

UFFICIO STORICO DELLA MARINA MILITARE

LA MARINA ITALIANA NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE

Volume XV

LA MARINA
DALL'8 SETTEMBRE 1943
ALLA FINE DEL CONFLITTO

COMPILATORE: AMM. DI SQUADRA (c.a.) GIUSEPPE FIORAVANZO

2^a Edizione

ROMA 1971



INDICE

Abbreviazioni	Pag. XIII
Nota introduttiva	» XV
 PARTE I - DALL'ARMISTIZIO ALLA COBELLIGERANZA	 » I
Cap. I - COME LA MARINA AFFRONTÒ L'ARMISTIZIO	» 3
1 - Le direttive del Comando Supremo nell'imminenza della dichiarazione dell'armistizio	» 3
2 - Provvedimenti preliminari presi nell'ambito della Marina	» 8
3 - Ordini e proclami diramati dalla sera dell'8 settembre al mattino del 9	» 17
4 - Il Capo della Marina lascia la Capitale. Altri proclami e messaggi importanti	» 23
 Cap. II - L'OBEDIENZA DELLE NAVI NEL MEDITERRANEO	 » 29
5 - Le vicende della Squadra da battaglia	» 29
a) L'amm. Bergamini convoca due volte i comandanti	» 29
b) Partenza e prima fase della traversata	» 30
c) L'affondamento della <i>Roma</i>	» 33
d) L'ultima fase della traversata e i primi contatti a Malta cogli Inglesi	» 34
6 - Il trasferimento della 5 ^a Div. da Taranto a Malta	» 40
7 - Il salvataggio dei naufraghi della <i>Roma</i> e le vicende delle unità che lo effettuarono	» 43
a) Le operazioni di salvataggio	» 43
b) La vicenda del gruppo « Mitragliere »	» 44
c) La vicenda del gruppo « Pegaso »	» 46

8 - La perdita dei Ct <i>Vivaldi</i> e <i>Da Noli</i>	Pag.	50
9 - Le vicende delle Mz 778, 780, 800	»	58
10 - La divisione siluranti	»	63
11 - Le Vas 234 e 235. Morte del contrammiraglio Martinengo	»	66
12 - Altri episodi navali di rilievo	»	69
a) La vicenda dell' <i>Ardito</i> e dell' <i>Impavido</i>	»	69
b) L'Accademia Navale e le Mn <i>Saturnia</i> e <i>Vulcania</i>	»	69
c) Le navi scuola	»	70
d) L'affondamento del Ct <i>Sella</i> e quello della Cn <i>Aurora</i>	»	71
e) La fine della torpediniera T.8	»	76
f) Affondamento del trasporto munizioni <i>Buf-foluto</i> e dell'Inc aus. <i>Pietro Foscari</i>	»	78
g) Il destino delle altre navi	»	80
h) Unità non efficienti o non pronte	»	86
Cap. III - L'OBEDIENZA DELLE NAVI NEGLI OCEANI	»	87
13 - Le navi fuori del Mediterraneo	»	87
14 - Navi in Estremo Oriente	»	87
a) Premessa	»	87
b) Situazione delle unità all'8 settembre 1943	»	89
c) La sorte dell' <i>Eritrea</i> dopo l'8 settembre	»	91
d) La sorte dei tre sommergibili presenti nella zona di Singapore	»	94
e) La sorte del Smg <i>Cagni</i>	»	99
f) La sorte delle unità presenti nelle acque cino-giapponesi	»	103
15 - Unità a Bordeaux e Danzica	»	104
16 - Considerazioni	»	106
Cap. IV - GLI AVVENIMENTI NELLE BASI E NEI PORTI	»	108
17 - Premessa	»	108
18 - Gli avvenimenti nella Capitale, concernenti la Marina	»	110
a) Il trasferimento della funzione di comando da Supermarina - Roma a Supermarina - Brindisi	»	110
b) Gli avvenimenti nella Capitale	»	113

19 - Gli avvenimenti nel settore dell'Alto Tirreno .	Pag.	121
a) Tolone	»	121
b) Genova	»	124
c) La Spezia	»	125
d) Livorno	»	127
e) Zona Elba - Piombino	»	129
20 - Gli avvenimenti nel Basso Tirreno	»	136
a) Civitavecchia	»	136
b) Gaeta	»	137
c) Napoli e località del golfo	»	140
21 - Gli avvenimenti in Sardegna e in Corsica	»	148
a) Situazione generale ed eventi complessivi	»	148
b) Vicende concernenti la Marina in Sardegna	»	152
c) Gli avvenimenti in Corsica	»	160
22 - Gli avvenimenti nelle basi dell'Alto Adriatico	»	169
a) Venezia	»	169
b) Ancona	»	179
c) Trieste e Monfalcone	»	182
d) Pola	»	185
e) Fiume - Sussak	»	192
23 - Gli avvenimenti nelle basi della Dalmazia	»	196
a) Spalato	»	197
b) Sebenico	»	201
c) Teodo e Bocche di Cattaro	»	202
24 - Gli avvenimenti nelle basi dell'Albania	»	207
a) Durazzo	»	207
b) Valona, Saseno e Santi Quaranta	»	211
25 - Gli avvenimenti nelle basi della Grecia	»	216
a) Territori dipendenti dal Comando M.M. della Grecia Occidentale (Marimorea Patrasso)	»	216
b) La tragica epopea di Cefalonia	»	221
c) La lotta a Corfù e la fine delle Tp <i>Sirtori e Stocco</i>	»	228
d) Territori dipendenti dal Comando della Grecia Orientale (Marisuddest Atene)	»	233
e) La sorte finale delle unità	»	238
26 - Gli avvenimenti nelle basi della Puglia	»	238
a) Taranto	»	239

VIII

	b) Brindisi	Pag. 247
	c) Bari, Otranto, Gallipoli, Crotone	» 249
Cap. V -	AVVENIMENTI FINO ALLA DICHIARAZIONE DI GUERRA ALLA GERMANIA	» 253
	27 - Prime manifestazioni di cooperazione bellica	» 253
	a) Attività della I flottiglia Ms da Capri	» 253
	b) La missione dei Ct <i>Legionario</i> e <i>Oriani</i>	» 258
	c) La vicenda della nave ospedale <i>Gradisca</i>	» 259
	d) Il ricupero di personale dalla sponda orientale del Basso Adriatico e dell'Alto Jonio	» 260
	28 - L'accordo Cunningham - de Courten	» 267
	29 - Movimenti delle unità concentrate a Malta	» 270
	30 - Attività varie	» 274
	a) Settore dell'Adriatico e dello Jonio	» 274
	b) Settore del Tirreno e del Mediterraneo occidentale	» 275
	31 - La dichiarazione di guerra alla Germania	» 275
PARTE II -	LA COBELLIGERANZA	» 281
Cap. VI -	L'INSIEME DELL'ATTIVITÀ DI COBELLIGERANZA	» 283
	32 - Due importanti discorsi del Ministro de Courten	» 283
	33 - Situazioni iniziale e finale della Marina Militare	» 292
	34 - Utilizzazione delle unità navali	» 297
	35 - Comandi navali operativi	» 304
	36 - Prestazioni del naviglio mercantile	» 308
	37 - L'aviazione marittima	» 310
	38 - L'attività nelle basi navali	» 311
	39 - Il reggimento « San Marco »	» 320
	40 - Relazioni coi Comandi alleati	» 323
	41 - Organi di collegamento	» 327
	42 - Valutazione finanziaria del contributo delle Marine militare e mercantile allo sforzo bellico comune cogli alleati	» 328

Cap. VII - LE MISSIONI SPECIALI	Pag.	331
43 - Scopi delle missioni speciali e modalità esecutive	»	331
44 - Attività complessiva e organizzazione	»	336
a) Attività nel Tirreno	»	336
b) Attività nell'Adriatico e nello Jonio	»	340
45 - Missioni speciali delle motosiluranti e dei Mas	»	345
46 - Il reparto N.P. nelle operazioni per la liberazione di Venezia	»	381
47 - Missioni speciali delle siluranti	»	387
48 - Missioni speciali dei sommergibili	»	394
Cap. VIII - L'OTTAVA DIVISIONE IN ATLANTICO	»	409
49 - Genesi e organizzazione della missione	»	409
50 - L'esecuzione delle crociere	»	411
51 - Relazioni colle Autorità alleate	»	417
52 - Visite a campi di prigionieri italiani	»	418
53 - Due proclami del Capo di S.M. Generale Maresciallo Giovanni Messe	»	418
PARTE III - LA PARTECIPAZIONE ALLA LOTTA DEI PATRIOTI	»	421
Cap. IX - L'INSIEME DELLA LOTTA DEI PATRIOTI	»	423
54 - Le formazioni dei patrioti e la loro attività	»	423
a) Organizzazione dei patrioti	»	423
b) Attività dei patrioti	»	426
55 - L'importanza della lotta sostenuta dai patrioti	»	431
56 - La partecipazione del personale della Marina, vista nel suo insieme	»	437
Cap. X - IL FRONTE CLANDESTINO DI ROMA	»	441
57 - Il Fronte Clandestino di Resistenza	»	441
a) Cenno riassuntivo	»	441
b) Attività di assistenza	»	444
c) Attività informativa	»	444
d) Attività operativa	»	444

58 - Il Gruppo Antisabotaggio di Santa Rosa . . .	Pag.	450
59 - Il Servizio Informazioni Clandestino (S.I.C.) . . .	»	452
Cap. XI - PATRIOTI DELLA MARINA NELL'ITALIA OCCUPATA . . .	»	455
60 - In Piemonte	»	455
61 - In Liguria	»	467
62 - In Lombardia	»	470
63 - Nel Veneto	»	474
64 - In Emilia	»	479
65 - In Toscana	»	481
66 - Nelle Marche	»	484
67 - Le Medaglie d'Oro	»	485
68 - Alcuni dati statistici	»	489
ALLEGATO - RICONOSCIMENTI ALLEATI ALLA MARINA ITALIANA	»	491
INDICE ANALITICO	»	499

INDICE DEI GRAFICI

Grafico 1 - Rotta seguita dalla <i>Roma</i> e dalla formazione navale fino alle ore 16.12 del 9.9.1943	Pag. 32
Grafico 2 - Rotte seguite dalla sezione <i>Vivaldi - Da Noli</i> il 9.9.1943	56
Grafico 3 - Perdita del Ct <i>Sella</i>	73
Grafico 4 - Castellammare di Stabia. Situazione dell'11.9.1943	146
Grafico 5 - La Corsica	162
Grafico 6 - Porto di Bastia. Situazione la sera dell'8.9.1943	202
Grafico 7 - Le Bocche di Cattaro	222
Grafico 8 - Cefalonia e Itaca	228
Grafico 9 - Corfù	384
Grafico 10 - L'avanzata dei N.P. del « San Marco » su Venezia	390
Grafico 11 - Scontro dei Ct <i>Granatiere</i> e <i>Oriani</i> del 2.5.1944	400
Grafico 12 - Incaglio del Smg <i>Axum</i> la sera del 27.12.1943	412
Grafico 13 - Crociere dell'8ª Divisione Navale in Atlantico	



ABBREVIAZIONI

amm.	= ammiraglio
amm. div.	= ammiraglio di divisione
amm. sq.	= ammiraglio di squadra
a. n.	= armi navali (corpo ufficiali)
an.	= antinave
br. gen.	= brigadiere - generale
c.	= complemento (dopo un grado militare)
c.a.	= contraereo
cap.	= capitano
c. d'A.	= corpo d'Armata
cap. corv.	= capitano di corvetta
cap. freg.	= capitano di fregata
cap. vasc.	= capitano di vascello
Cist.	= nave cisterna
Cn	= cannoniera
col.	= colonnello
comm.	= commissario
com.te	= comandante
C.R.E.M.	= corpo reale equipaggi marittimi
Cr	= corazzata
Csmg	= cacciasommergibili
Ct	= cacciatorpediniere
Cv	= corvetta
D.I.C.A.T.	= difesa contraerea territoriale
div.	= divisione
Dm.	= dragamine
d.m.	= direzione macchine (corpo di ufficiali)
F. A.	= forze armate
F.A.M.	= fronte a mare
fl.	= flottiglia
F. N.	= forze navali
g.c.	= grosso calibro
gen.	= generale
gen. br.	= generale di brigata
gen. c.a.	= generale di corpo d'armata

XIV

gen. div.	= generale di divisione
gmr.	= guardiamarina
g. n.	= genio navale (corpo di ufficiali)
Il	= incrociatore leggero
Inc	= incrociatore
Inc aus.	= incrociatore ausiliario
magg.	= maggiore
Mcist	= motocisterna
M. M.	= militare marittimo
Mn	= motonave
Mp	= motopeschereccio
Ms	= motosilurante
Mv	= motovedetta
Mvel	= motoveliero
M.V.S.N.	= milizia volontaria sicurezza nazionale
Mz	= motozattera
Nb	= nave da battaglia
No	= nave ospedale
Npa	= nave portaerei
Ns	= nave scuola
Nt	= nave trasporto
p.c.	= piccolo calibro
P.fo	= piroscifo
Pm	= posamine
r.	= richiamato (dopo un grado militare)
Rim.	= rimorchiatore
Smg	= sommergibile
S.M. o s.m.	= stato maggiore
sq.	= squadra
sqg.	= squadriglia
sten.	= sottotenente
sten. vasc.	= sottotenente di vascello
ten.	= tenente
t.col.	= tenente colonnello
ten. vasc.	= tenente di vascello
Tp	= torpediniera
Tr	= trasporto
v.amm.	= vice ammiraglio

PARTE I

DALL'ARMISTIZIO ALLA COBELLIGERANZA



CAPITOLO I

COME LA MARINA AFFRONTÒ L'ARMISTIZIO

1° LE DIRETTIVE DEL COMANDO SUPREMO NELL'IMMINENZA DELLA DICHIARAZIONE DELL'ARMISTIZIO.

Il 3 settembre 1943, dopo laboriose trattative che esula dai fini di questo volume esaminare e narrare, veniva segretamente firmato a Cassibile dal gen. Smith in nome del gen. Eisenhower e dal gen. Castellano in nome del Maresciallo Badoglio il così detto Armistizio breve (Short Military Armistice), così concepito:

« 1 - Cessazione immediata di ogni attività ostile da parte delle Forze Armate italiane.

2 - L'Italia farà ogni sforzo per negare ai Tedeschi tutto ciò che potrebbe essere adoperato contro le Nazioni Unite.

3 - Tutti i prigionieri e gli internati delle Nazioni Unite dovranno essere consegnati immediatamente al Comandante in Capo alleato, e nessuno di essi potrà ora o in qualsiasi momento essere trasferito in Germania.

4 - Trasferimento immediato della flotta italiana e degli aerei italiani in quei luoghi che potranno essere designati dal Comandante in Capo alleato, insieme coi particolari sul loro disarmo che saranno da lui fissati.

5 - Il naviglio mercantile italiano potrà essere requisito dal Comandante in Capo alleato per supplire alle necessità del suo programma militare - navale.

6 - Resa immediata della Corsica e di tutto il territorio italiano, sia delle isole, sia del continente, agli Alleati, per essere usati come basi di operazioni o per altri scopi a seconda delle decisioni degli Alleati.

7 - Garanzia immediata del libero uso da parte degli Alleati di tutti gli aeroporti e porti marittimi in territorio italiano, senza tener conto dello sviluppo dell'evacuazione del territorio italiano da parte delle forze tedesche. Questi porti ed aeroporti dovranno essere

protetti dalle Forze Armate italiane finché questo compito non sarà assunto dagli Alleati.

8 - Immediato richiamo in Italia delle forze armate italiane da ogni partecipazione alla guerra in qualsiasi zona in cui si trovino attualmente impegnate.

9 - Garanzia da parte del Governo italiano che, se necessario, impiegherà tutte le sue forze disponibili per assicurare la sollecita e precisa esecuzione di tutte le condizioni d'armistizio.

10 - Il Comandante in Capo delle Forze alleate si riserva il diritto di prendere qualsiasi misura che egli ritenga necessaria per la protezione degli interessi delle Forze alleate per la prosecuzione della guerra, e il Governo italiano s'impegna di prendere quelle misure amministrative o di altro carattere che potranno essere richieste dal Comandante in Capo, e in particolare il Comandante in Capo stabilirà un Governo militare alleato su quelle parti del territorio italiano che egli riterrà necessarie nell'interesse militare delle Nazioni alleate.

11 - Il Comandante in Capo delle Forze alleate avrà pieno diritto d'imporre misure di disarmo, di smobilitazione e di smilitarizzazione.

12 - Altre condizioni di carattere politico, economico e finanziario che l'Italia dovrà impegnarsi ad eseguire saranno trasmesse in seguito.

13 - Le condizioni di questo armistizio non saranno rese pubbliche senza l'autorizzazione del Comandante in Capo alleato. » (1)

(1) Conviene ricordare subito, per non interrompere il seguito della narrazione, che il 29 settembre il Maresciallo Badoglio — trasferitosi a Malta sull'*Il Scipione Africano*, accompagnato dall'amm. de Courten e dal gen. inglese Mac Farlane — firmò sulla nave da battaglia *Nelson* insieme col gen. Eisenhower alla presenza del gen. Alexander l'*armistizio lungo*, per molti aspetti più severo di quello breve e in gran parte allora già superato, (motivo per cui non si ritiene necessario riportarlo), come risulta dalla seguente lettera scritta lo stesso giorno 29 settembre da Eisenhower a Badoglio: « Mio caro Maresciallo Badoglio — I termini dell'armistizio cui abbiamo or ora apposto le nostre firme sono complementari di quelli dell'armistizio militare breve firmato dal vostro Rappresentante e dal mio il 3 settembre 1943. Essi sono basati sulla situazione esistente prima della cessazione delle ostilità. Sviluppi successivi a quella data hanno modificato considerevolmente lo *status* dell'Italia, che è diventata di fatto una collaboratrice delle Nazioni Unite. E' pienamente riconosciuto dai Governi, in nome dei quali io agisco, che questi termini sono per qualche rispetto superati dagli avvenimenti successivi e che molte delle clausole sono diventate inattuali o sono già state poste in esecuzione... Resta inteso che

A questo armistizio breve era annesso un promemoria, conosciuto col nome di *Documento di Quebec*, che cominciava colla seguente proposizione fondamentale:

« Le condizioni di armistizio non contemplano l'assistenza attiva dell'Italia nel combattere i Tedeschi. La misura nella quale tali condizioni saranno modificate a favore dell'Italia *dipenderà dall'entità dell'apporto dato dal Governo e dal popolo italiano* alle Nazioni Unite contro la Germania durante il resto della guerra. »

A questa iniziale proposizione seguivano varie istruzioni e suggerimenti circa il modo come l'Italia avrebbe potuto affrontare l'armistizio e collaborare alla causa alleata. Per quanto riguardava la Marina (e l'Aeronautica) era scritto: « Il Governo italiano deve al momento dell'armistizio dare ordini alla flotta italiana e alla maggior parte possibile del naviglio mercantile di salpare per porti alleati. Il maggior numero possibile di velivoli militari dovrà partire in volo verso basi alleate. Qualsiasi bastimento o velivolo in pericolo di cattura da parte dei tedeschi dev'essere distrutto... Nessuna nave da guerra o mercantile dev'essere lasciata cadere in mano tedesca... Non si deve permettere ai tedeschi d'impadronirsi delle difese costiere italiane. »

Infine, c'era una frase che avrebbe potuto chiamare in causa (come di fatto avvenne) la Marina: « Predisporre i piani perché al momento opportuno formazioni italiane nei Balcani possano marciare verso la costa nella previsione di essere trasportate in Italia dalle Nazioni Unite. »

Lo stesso giorno 3 settembre l'amm. de Courten, Ministro e Capo di S.M. della Marina, fu convocato dal Maresciallo Badoglio insieme coi Capi responsabili delle altre Forze Armate. Il Maresciallo informò che erano in corso trattative per concludere l'armistizio; egli aggiunse che la notizia doveva essere tenuta assolutamente segreta e che, a suo avviso, la situazione non consentiva altra via d'uscita. Nessuna precisazione fece sulla data di conclusione dell'armistizio (che era già avvenuta) e su quella probabile di proclamazione.

i termini, sia di questo documento sia dell'armistizio militare breve del 3 settembre 1943, possono essere modificati di tempo in tempo, se la necessità militare o la misura della cooperazione da parte del Governo italiano indichi ciò come desiderabile. Sinceramente vostro D. Eisenhower. »

Detto armistizio fu chiamato *lungo*, perché doveva « rimanere in vigore fino a che sarà sostituito da qualsiasi altro accordo o fino a che non entrerà in vigore il trattato di pace coll'Italia. »

Ad ogni modo, il Comando Supremo il 6 settembre diramò ai Capi di S.M. delle tre Forze Armate le disposizioni contenute nel *Promemoria n. 1*, nel quale non era fatto alcun cenno all'armistizio che stava per essere proclamato.

Ecco un estratto del testo, di cui riproduciamo qualche parte fondamentale e tutta quella interessante la Marina:

« 1 - *Premessa.*

La presente memoria riguarda il caso che forze germaniche intraprendano *d'iniziativa* atti di ostilità armata contro gli organi di governo e contro le forze armate italiane, in misura e con modalità da rendere manifesto che non si tratta di episodi locali, dovuti alla azione di qualche irresponsabile, bensì di azione collettiva ordinata.

Tali atti possono consistere in occupazione di comandi, centrali di collegamento, stazioni ferroviarie, porti, aeroporti, ecc.; interruzioni delle trasmissioni; disarmo di guardie; accerchiamento di reparti e intimidazioni di resa; azioni belliche vere e proprie; ecc.

2 - *Situazione delle forze terrestri germaniche in Italia alla data del 1° settembre 1943.*

(Dall'elencazione risultavano presenti in Italia 17 Divisioni germaniche, oltre a reparti minori dislocati in vari punti).

3 - *Azioni dei reparti dell'Esercito.*

(Notevole la seguente prescrizione: « Inoltre bisognerà ordinare alle nostre batterie contraeree di aprire il fuoco contro aerei tedeschi e invece non sparare contro aerei anglo-americani » e l'altra di « impedire che prigionieri britannici cadano in mano tedesca ».)

4 - *Azione della Marina.*

a) Unità navali da guerra e mercantili germaniche: debbono essere catturate o, nell'impossibilità, affondate o quanto meno inutilizzate, in qualunque porto esse si trovino, da Comandi e personale della R. Marina, col concorso, ove necessario, di reparti dell'Esercito.

b) Dev'essere assolutamente impedito con qualsiasi mezzo che navi italiane da guerra o mercantili cadano in mano tedesca. Non potendo evitare quanto sopra, le navi dovranno autoaffondarsi.

c) Reparti della Marina germanica dislocati presso le varie basi: i Comandi di Marina, in accordo con quelli dell'Esercito, li

cattureranno o comunque li metteranno in condizioni di non nuocere.

d) Unità da guerra italiane: debbono uscire al più presto in mare tutte quelle comunque in condizioni di navigare, per raggiungere i porti della Sardegna, della Corsica, dell'Elba, oppure di Sebenico e Cattaro; tutte le unità non in condizioni di muovere, oppure che in uno dei porti di rifugio di cui sopra verranno a trovarsi in condizioni di cadere in mano germanica, dovranno essere autoaffondate.

e) Naviglio mercantile italiano: armato e in condizioni di muovere dovrà al più presto partire per raggiungere porti italiani, dalmati o albanesi a sud del parallelo di Ancona, e in Tirreno a sud di Livorno.

Le navi non armate o non in condizioni di muovere dovranno, mediante sabotaggio, essere inutilizzate per lungo tempo.

f) Impianti logistici, arsenali, bacini di carenaggio, ecc. delle basi navali: debbono essere razionalmente inutilizzati mediante *asportazioni* che ne impediscano la rapida rimessa in efficienza.

g) Basi marittime: dovranno essere poste in istato di difesa, onde consentire l'esecuzione dei provvedimenti di cui ai paragrafi precedenti; saranno presi accordi coi Comandi di Grandi Unità responsabili della difesa delle basi.

h) Reparti vari della Marina: ove non impiegati nell'esecuzione dei compiti di cui sopra dovranno concorrere ai compiti dei reparti dell'Esercito, previ precisi accordi tra i Comandi interessati delle due forze armate.

5 - Aeronautica.

(Disposizioni analoghe a quelle per la Marina per quanto riguardava le basi aeree e il materiale di volo non trasferibile. Prescrizione di mantenere il possesso a qualsiasi costo degli aeroporti del Lazio, dove avrebbero dovuto affluire tutti gli aerei da caccia per la difesa della Capitale, mentre i bombardieri, i ricognitori e gli aerei d'assalto avrebbero dovuto affluire in Sardegna).

6 - Impiego di gas da parte germanica.

Bisogna prevederlo: quindi mettere in efficienza tutti i mezzi disponibili di difesa individuale e collettiva.

7 - Le direttive di cui al presente promemoria verranno attuate in seguito a diramazione del seguente dispaccio in chiaro diretto ai tre Capi di Stato Maggiore, oppure d'iniziativa qualora i collegamenti siano interrotti e si verifichino le circostanze di cui al 1° comma: « *Attuate misure di ordine pubblico promemoria n. 1 Comando Supremo.* »

Dalla presente memoria che dev'essere restituita al latore, ogni Capo di Stato Maggiore delle F.A. può prendere gli appunti ritenuti indispensabili, che terrà gelosamente custoditi sulla propria persona o in cassaforte.

Gli ordini relativi alla presente memoria debbono essere impartiti verbalmente, norma che vale per tutti i Comandi sottordini. Le predisposizioni, che per necessità di cose dovranno prendere gli enti esecutivi, devono essere motivate come preparativi per il caso di attacco anglo-americano.

Le predisposizioni da prendere sono di *assoluta urgenza*.

Si tenga ben presente che azioni slegate o sporadiche sono di nessun rendimento, ma che occorre invece coordinamento e preparazione minuta.

8 - Riserva di ordini per il Comando Gruppo Armate Est, Egeo compreso. »

Si deduce da questo testo che il Comando Supremo — colle prescrizioni del 7° comma — si preoccupò d'impedire indiscrezioni nei riguardi dei Tedeschi, per non metterli in allarme. Tuttavia le prescrizioni da noi citate e facenti parte del comma 3° lasciavano chiaramente intendere che era imminente l'armistizio.

2° PROVVEDIMENTI PRELIMINARI PRESI NELL'AMBITO DELLA MARINA.

Il pomeriggio del 5 settembre il Capo di S.M. Generale (generale Ambrosio) aveva chiesto all'amm. de Courten una motosilurante per portare un gruppo di ufficiali da Gaeta a Ustica dove all'alba del 7 si sarebbe trovata una motosilurante inglese, che li avrebbe presi a bordo e portati a Palermo, mentre due alti ufficiali alleati avrebbero dovuto essere portati a Gaeta e di qui a Roma. L'amm. de Courten propose invece d'impiegare una corvetta che fu la *Ibis* (ten. vasc. Giulio Pelli) e di aggregare al gruppo un ufficiale di marina. Prescelse il cap. vasc. Ernesto Giuriati dell'Ufficio Operazioni di Supermarina e incaricò il contramm. Maugeri (Capo Uf-

ficio Informazioni) di dirigere la missione. Essa si svolse regolarmente tra le ore 20 del 6 settembre e la sera del 7 a notte fatta, e l'*Ibis*, appena sbarcati a Gaeta i due alti ufficiali alleati e l'amm. Maureri, fu fatta proseguire per la baia deserta di Porto Conte in Sardegna coll'ordine di rimanervi « in quarantena » fino a nuovo ordine: fu così assicurato il segreto della missione compiuta. L'ordine di quarantena fu annullato poco dopo la mezzanotte del giorno 8.

Il gruppo degli ufficiali italiani, comprendente 11 ufficiali dell'Esercito, 1 dell'Aeronautica e il cap. vasc. Giuriati, giunto nei pressi di Ustica era stato trasbordato sulla motocannoniera britannica *TB. 046*, che attendeva l'*Ibis* e che lo portò a Palermo. Il comandante Giuriati restò presso il Comando navale alleato nel Mediterraneo, come ufficiale di collegamento.

Lo stesso pomeriggio del 5 settembre il gen. Ambrosio aveva accennato all'amm. de Courten che la missione a Ustica era in relazione colla conclusione dell'armistizio, la cui dichiarazione era prevista per un giorno compreso tra il 10 e il 15, probabilmente il 12 o il 13. Egli gli comunicò inoltre che — secondo ogni probabilità — la flotta (il cui grosso, come si vedrà, era concentrato a La Spezia) avrebbe dovuto dislocarsi a La Maddalena, dove era possibile che il Re volesse recarsi colla famiglia reale e con una parte del Governo.

Quest'ultima intenzione del sovrano fu confermata dal generale Ambrosio all'amm. de Courten il mattino del 6, precisando che essa sarebbe stata attuata nel caso che la situazione avesse reso precario il funzionamento del Governo a Roma e che i Capi militari lo avrebbero seguito. In conseguenza lo stesso giorno 6 Supermarina ordinò che:

— i due Ct *Vivaldi* e *Da Noli* si trovassero a Civitavecchia dall'alba del 9 settembre, pronti a muovere in due ore;

— due corvette stessero pronte a Gaeta;

— due motoscafi veloci fossero approntati a Fiumicino.

A mezzogiorno del 6 settembre fu recapitato all'amm. de Courten il *Promemoria n. 1* del Comando Supremo. Immediatamente egli convocò a Roma per il mattino seguente gli ammiragli direttamente dipendenti da Supermarina, non potendo inviare ordini scritti né estratti del *Promemoria*.

La sera del 6 egli ricevette dalle mani del Capo di S.M. Generale un promemoria scritto in inglese a firma di un certo Commodoro Dick (*Promemoria* « Dick ») nel quale erano indicate nei loro particolari esecutivi le norme per la dislocazione della flotta in caso

di armistizio. Tali norme prevedevano quali località di concentramento per le navi maggiori e per i sommergibili Malta, Palermo, Augusta, Gibilterra e Tripoli — tutte località sotto controllo britannico — mentre per il naviglio minore era ammesso che potesse rimanere nei porti tirrenici, adriatici e ionici, purché fossero a sud del parallelo di Civitavecchia e non fossero controllati dai Tedeschi. Erano inoltre fissate modalità e rotte per i trasferimenti di quelle unità che già non vi si trovassero.

Non essendo l'amm. de Courten a conoscenza dell'avvenuta firma dell'armistizio, egli ritenne che il *Promemoria* « Dick » costituisse uno dei documenti connessi colle trattative in corso: egli protestò presso il gen. Ambrosio che nessun rappresentante della Marina fosse stato chiamato a partecipare alla stesura del documento, per quanto gli apparisse collegato col criterio di non far cadere navi in mano tedesca. Il gen. Ambrosio gli rispose che il *Promemoria* « Dick » sarebbe caduto nel nulla, perché era stato chiesto agli anglo-americani che le navi potessero concentrarsi tutte a La Maddalena, il che si poteva presumere che sarebbe stato concesso. (1)

« Durante la notte — scrive l'amm. de Courten in una sua relazione — avendo dettagliatamente esaminato il *Promemoria* « Dick », ritenni necessario compilare due promemoria... che furono potuti consegnare al Capo di S.M. Generale soltanto a mezzogiorno dell'8, essendosi egli assentato da Roma nella giornata del 7. »

Nel primo egli insisteva sull'opportunità e sulla necessità che la flotta fosse concentrata a La Maddalena. Nel secondo confermava la sua protesta « apparendo evidente che nella sua redazione [cioè del « Dick »] è stato tenuto conto soltanto del punto di vista unilaterale britannico, senza che nessun esperto da parte italiana abbia potuto far presenti logiche considerazioni e fondate obiezioni. » Proseguiva poi osservando che mentre « erano segnalati nel par. 2 i porti nei quali le forze italiane *possono* dirigere », nei par. 3 e 4 erano invece tassativamente indicati, precisando per il grosso delle F.N. di La Spezia che « deve dirigere per Bona dove le navi riceveranno istruzioni per l'ulteriore navigazione, senza che sia indicato il porto di destinazione. E' inoltre stabilito che le navi mercantili debbono concentrarsi a Gibilterra e ad Alessandria, ossia in zone fortemente eccentriche, senza tener conto delle necessità imprescindibili di rifornimento della Nazione... Infine l'entità degli organi di controllo

(1) L'amm. de Courten seppe dopo qualche tempo che il Commodoro Dick altri non era che il Capo di Stato Maggiore della Mediterranean Fleet.

e delle misure di disarmo delle unità navali è lasciata al completo arbitrio delle autorità alleate, senza nessuna limitazione che salvaguardi la nostra dignità e soprattutto la sicurezza delle nostre navi. Nessun cenno al problema essenziale della bandiera ».

Ed ora, per quel che avvenne tra la sera del 6 ed il pomeriggio dell'8 settembre, riproduciamo le pagine contenute in una relazione compilata il 12 febbraio 1944 dall'amm. de Courten, data l'importanza dell'argomento: (1)

« La sera del 6 settembre, dati i sintomi sempre più evidenti di imminente azione offensiva anglo-americana contro le coste dell'Italia meridionale (forse anche ioniche, ma certamente tirreniche), in armonia colle direttive impartite dal Comando Supremo e confermate molto recentemente in riunioni dei Capi di S.M. tenute colla partecipazione della parte tedesca a Palazzo Vidoni [sede degli Uffici del Comando Supremo], venne ordinata la dislocazione di 22 sommergibili lungo le probabili rotte di avvicinamento dei convogli anglo-americani e davanti alle presumibili zone di sbarco, e vennero messe in stato di allarme le flottiglie di M.A.S. Le disposizioni per le forze navali e per le forze aeree di protezione e di copertura erano già state emanate con appositi ordini di operazione.

« La mattina del 7 settembre ebbi con l'amm. Bergamini, Comandante in Capo della Squadra da battaglia, giunto a Roma per la riunione da me convocata, un colloquio sullo spirito della flotta. Ebbi da lui piena ed esplicita assicurazione che la flotta era pronta ad uscire per combattere nelle acque del Tirreno meridionale la sua ultima battaglia. Mi disse che comandanti ed ufficiali erano perfettamente consci della realtà cui sarebbero andati incontro, ma che in tutti era fermissima la decisione di combattere fino all'estremo delle possibilità. Gli equipaggi erano pieni di fede e di entusiasmo. L'addestramento aveva fatto negli ultimi tempi buoni progressi. Gli accordi presi coll'Aeronautica italiana e con quella tedesca e le esperienze compiute davano buon affidamento di poter finalmente contare sopra una discreta cooperazione aereo-navale. Egli confermava che, intervenendo ad operazione di sbarco iniziata e traendo profitto dall'inevitabile crisi di quella delicata fase, sarebbe stato possibile infliggere al nemico danni gravi. Ricordo questo colloquio

(1) Sulla copertina della relazione è scritto: « redatta in gran parte a memoria per mancanza di documenti. » Tuttavia dal confronto fra essa e la documentazione in possesso dell'Ufficio Storico è risultato che essa è sostanzialmente corrispondente alla realtà storica.

con commozione perché dalle parole di quell'uomo, vissuto sempre sulle navi e per le navi, emanava senza alcuna iattanza la tranquilla sicurezza di poter chiedere al potente organismo nelle sue mani lo sforzo estremo e il sacrificio anche totale.

« Sapendo che le forze subacquee erano già in movimento e che le forze siluranti minori erano pronte a entrare in azione, *non potevo non pensare e non posso non riaffermare oggi che la Marina fu colta dall'armistizio in piena efficienza materiale e morale.* [Il corsivo è nostro].

« Nelle prime ore del pomeriggio del 7 radunai al Ministero: il Comandante in Capo delle F.N. da battaglia, amm. Bergamini;

il Comandante in Capo delle F.N. di protezione del traffico, amm. Somigli;

il Comandante in Capo dei sommergibili, amm. Legnani;

il Comandante Superiore delle F.N. dislocate a Taranto, amm. Da Zara;

il Comandante in Capo del Dipartimento della Spezia, amm. Maraghini;

il Comandante in Capo del Dipartimento di Napoli, amm. Casardi;

il Comandante in Capo del Dipartimento di Taranto, amm. Bruto Brivonesi;

il Comandante Militare Marittimo di Venezia, ammiraglio Brenta. (1)

« Assistevano alla riunione il Sottocapo di S.M. amm. Sansonetti, il Sottocapo di S.M. Aggiunto amm. Giartosio, il Segretario Generale amm. Ferreri.

« Non fu data copia del *Promemoria n. 1* del Comando Supremo, né fu dato alcun ordine scritto. Nemmeno io ho copia di quel *Promemoria*. Gli ammiragli presero appunti personali, secondo una traccia preparata in precedenza a cura di Supermarina, la quale si riferiva ai punti del *Promemoria* che interessavano in modo particolare la Marina. Le disposizioni impartite furono le seguenti:

a) mettere in stato di difesa tutto il naviglio e le opere a terra;

(1) Il Comandante in Capo del Dipartimento era l'amm. Ferdinando di Savoia, Duca di Genova. Dovendo egli essere sostituito a brevissima scadenza dall'amm. Brenta, l'amm. de Courten aveva trovato opportuno convocare quest'ultimo.

b) rinforzare la sorveglianza di stabilimenti militari, opere, centri di collegamento, ecc.;

c) prevenire ed impedire a qualunque costo occupazioni di naviglio, opere, stazioni di comunicazioni, centri logistici, ecc. da parte tedesca;

d) predisporre per l'interruzione di collegamenti tedeschi;

e) eliminare reparti e unità navali tedesche qualora compissero atti di ostilità;

f) preparare per far partire le unità navali efficienti per le seguenti destinazioni:

— unità in Alto Tirreno: Sardegna, Corsica, Elba;

— unità nello Jonio: Cattaro;

— unità in Adriatico: Cattaro, Sebenico;

g) le unità mercantili efficienti dovevano essere concentrate negli stessi porti ed ancoraggi;

h) il naviglio militare non in condizioni di muovere per lavori od altro doveva essere autoaffondato;

i) quello mercantile trovandosi nelle stesse condizioni doveva subire la medesima sorte con l'apertura delle valvole *Kingston*; (1)

l) in caso di attacco da parte tedesca i prigionieri inglesi (eccetto quelli di colore) eventualmente presenti nel territorio dovevano essere liberati;

m) in caso di attacco da parte tedesca si dovevano considerare come nemici gli aerei tedeschi volanti sul cielo delle forze navali e delle basi e non agire contro aerei anglo-americani;

n) le misure predette dovevano essere prese in seguito ad ordine convenzionale trasmesso da Supermarina per ordine del Comando Supremo, o di iniziativa dei Comandi in Capo, in accordo coi Comandi di Corpo d'Armata responsabili della difesa territoriale, qualora l'attacco si fosse manifestato da parte germanica prima di avere ricevuto l'ordine convenzionale.

« Non ritenni opportuno dare ai presenti notizia delle trattative in corso per l'armistizio, non avendo ricevuto al riguardo che notizie generiche sotto vincolo del segreto: però mi risulta che a molti dei partecipanti alla riunione non era sfuggito il significato delle

(1) Le valvole Kingston sono grosse valvole che permettono l'entrata nello scafo dell'acqua del mare e sono distribuite tra i vari compartimenti stagni, in cui ogni nave è suddivisa.

norme relative ai prigionieri di guerra ed agli aerei germanici ed anglo-americani contenute nel *Promemoria* del Comando Supremo ».

Questa impressione dell'amm. de Courten è confermata da quanto hanno scritto nelle loro relazioni alcuni degli ammiragli presenti alla riunione. Inoltre, nella relazione dell'amm. Da Zara si trovano inserite altre prescrizioni, non citate dall'amm. de Courten, e precisamente: rifornire al completo di viveri, di acqua e di nafta le unità in condizioni di muovere — rifornire di viveri e di munizioni tutte le opere a terra — tener presente che può esserci la possibilità che i tedeschi facciano uso di gas.

Si sono citate queste tre prescrizioni, non soltanto in omaggio alla esattezza storica, ma anche perché la prima di esse ebbe qualche riflesso psicologico, quando nel pomeriggio del giorno successivo 8 settembre le navi procedettero ad imbarcare i rifornimenti ordinati: non mancarono cioè a bordo coloro i quali si chiesero come si conciliasse l'abbondante rifornimento di viveri coll'ordine di tenersi pronti ad uscire per l'estremo sacrificio. Soltanto l'improvvisa diramazione della notizia dell'armistizio eliminò ogni perplessità.

Ed ora ritorniamo alla relazione dell'amm. de Courten, riprendendola al punto dove l'abbiamo lasciata:

« Data l'incertezza della situazione, ritenni necessario stabilire coi Comandi di Forze navali un segnale convenzionale, in seguito al quale avrebbe dovuto procedersi all'autoaffondamento delle navi, possibilmente in mare aperto e in alti fondali.

« Per facilitare un'azione di comando unitaria sul naviglio minore ordinai al Comandante in Capo delle F.N. di protezione del traffico d'inviare subito due dei suoi ammiragli sottordini (ammiragli Nomis di Pollone e Martinengo) a La Spezia per assumere direttamente il comando rispettivamente delle siluranti e dei mezzi antisommergibili minori, e il terzo (amm. Rogadeo) a Taranto collo stesso scopo.

« Avendo così preso contatto diretto con tutti i Comandanti Superiori posti alla dipendenza di Supermarina (giacché — come è noto — Mariprovenza, Marisardegna, Maricorsica, Maridalmazia, Marialbania, Marimorea, Mariegeo dipendevano direttamente per l'impiego dai rispettivi Comandi di F.A., ai quali il Comando Supremo aveva comunicato le sue direttive), avevo la certezza che in qualsiasi eventualità tutti avrebbero saputo come comportarsi.

« Nessun dubbio sulla tempestività della trasmissione degli ordini, giacché ognuno dei presenti, rientrando nelle rispettive sedi nelle ore diurne dell'8 settembre, avrebbe convocato nella giornata stessa gli ammiragli e i comandanti sottordini per trasmettere loro personalmente le disposizioni impartite, in modo da mantenere con sicurezza il segreto. *Nel fatto avvenne invece che, per l'imprevisto anticipo dell'armistizio, non solo non ci fu il tempo di prendere le predisposizioni ordinate, ma nemmeno quello di avvertire tutti i Comandi sottordini.* [Il corsivo non è nel testo originale, ma si tratta di questioni d'importanza ovviamente fondamentale].

« Nella mattinata dell'8 settembre conferii coll'amm. Bruno Brivonesi, Comandante M.M. della Sardegna, giunto in volo da La Maddalena, e dopo aver saputo da lui che era già stato messo al corrente dal gen. Basso, Comandante delle FF. AA. della Sardegna, sul contenuto del *Promemoria n. 1* del Comando Supremo, gli impartii le disposizioni relative all'eventuale ormeggio della flotta a La Maddalena ed alla possibile presenza in quella sede della famiglia reale e di parte del Governo: gli ordinai poi di ripartire immediatamente per La Maddalena, dove infatti l'amm. Brivonesi giunse prima di sera.

« La stessa mattina dell'8, essendo giunta conferma dell'inizio dello sbarco degli anglo-americani nel Golfo di Salerno, dopo aver preso contatto col Capo di S.M. Generale, ordinai alla Squadra da battaglia, a La Spezia, di accendere, tenendosi pronta a muovere dalle ore 14, *per il previsto intervento offensivo nella zona di sbarco* la mattina del giorno successivo e disposi perché fossero perfezionati e messi in atto gli accordi presi colle Aeronautiche italiana e tedesca per la cooperazione aerea.

« Nella mattinata stessa mi recai dal Capo di S.M. Generale, rientrato in sede, e gli consegnai i due promemoria [già citati]. Il Capo di S.M. Generale mi comunicò che gli anglo-americani avevano respinto la proposta di concentrare la Flotta a La Maddalena, consentendo a lasciare a disposizione di S.M. il Re un incrociatore e 4 Ct di scorta. Mi disse inoltre ch'egli stava insistendo per l'accoglimento della proposta e che sperava ancora di riuscire a ottenere qualche cosa. Il Capo di S.M. Generale mi comunicò altresì di attendere ordini prima di far partire da La Spezia la Flotta, alla quale fu dato ordine di passare all'approntamento in due ore.

« Fra le 18.00 e le 19.00 partecipai ad una riunione al Quirinale presieduta da S.M. il Re, alla quale ero stato convocato d'urgenza

poco prima delle 18.00. In questa riunione il Capo di S.M. Generale rese noto che:

a) l'armistizio era stato firmato fin dal 3 settembre con riserva verbale di scegliere per la sua notificazione il giorno più conveniente in relazione a preparativi militari di carattere operativo da prendere sia da parte italiana sia da parte anglo-americana;

b) il mattino del giorno stesso il gen. Eisenhower aveva comunicato di ritenere necessario di accelerare i tempi, che per conseguenza alle 18.30 avrebbe dato annuncio pubblico dell'immediata entrata in vigore dell'armistizio;

c) il Comando Supremo aveva protestato contro questa decisione improvvisa, che sconvolgeva i piani prestabiliti, e aveva inviato in volo a Palermo il Sottocapo di S.M. Generale, accompagnato dal gen. americano Taylor [che era uno degli ufficiali trasportati dall'*Ibis* e poi venuti a Roma in macchina per il progetto, non attuato, di partecipazione degli Alleati alla difesa della Capitale], per indurre il gen. Eisenhower a desistere dal suo proposito;

d) l'Agenzia Reuter aveva però già diramato una comunicazione, la quale avrebbe in ogni caso messo in allarme il governo e le autorità militari della Germania.

« Ed infatti nel corso della riunione si seppe che il gen. Eisenhower stava facendo alla radio la preannunciata comunicazione alla quale tenne dietro poco dopo analoga comunicazione da parte del Capo del Governo, Maresciallo Badoglio.

« Nel corso di una successiva riunione dei Capi di S.M. delle FF. AA. al Comando Supremo ebbi conoscenza delle clausole dell'armistizio, firmato il 3 settembre. La lettura di tali clausole, per la parte che riguardava la Marina, mi permise di comprendere il significato del *Promemoria* « Dick ». *Discussi col Capo di S.M. Generale l'eventualità di ordinare l'autoaffondamento delle unità della flotta*, emanando il prestabilito ordine convenzionale. Ma avendo preso conoscenza di un foglio allegato al testo dell'armistizio, nel quale era esplicitamente detto che il trattamento definitivo del quale avrebbe fruito l'Italia sarebbe stato connesso colla lealtà con cui sarebbero state eseguite le clausole dell'armistizio, venne deciso di dare pronta e completa applicazione all'accordo concluso dal Governo ed esplicitamente approvato da S.M. il Re nella riunione svoltasi poco prima al Quirinale. Dovetti tuttavia far presente che, data l'ora ormai avanzata e lo stato di approntamento delle forze di superficie non era possibile applicare integralmente e immediatamente

il *Promemoria* « Dick », il quale prevedeva la partenza delle unità italiane dalle loro basi al tramonto per essere all'alba del giorno successivo, con navigazione ad altissima velocità, in punti prestabiliti.

« Mi recai subito al Ministero per l'emanazione di tutti gli ordini relativi all'applicazione delle clausole dell'armistizio, dopo aver pregato il Comando Supremo di inviarmi al più presto copia integrale del protocollo di armistizio. »

3° ORDINI E PROCLAMI DIRAMATI DALLA SERA DELL'8 SETTEMBRE AL MATTINO DEL 9.

Alle 18.30 dell'8 settembre radio Algeri diede al mondo l'annuncio di Eisenhower dell'entrata in vigore immediata dell'armistizio coll'Italia.

Alle 19.45 la radiodiffusione italiana lanciò il seguente messaggio del Maresciallo Badoglio:

« Il Governo italiano, riconosciuta l'impossibilità di continuare la impari lotta contro la soverchiante potenza avversaria, nell'intento di risparmiare ulteriori e più gravi sciagure alla Nazione, ha chiesto un armistizio al gen. Eisenhower, Comandante in Capo delle Forze alleate anglo- americane.

« La richiesta è stata accolta.

« Conseguentemente ogni atto di ostilità contro le Forze anglo- americane deve cessare da parte delle Forze italiane in ogni luogo. Esse però reagiranno ad eventuali attacchi da qualsiasi altra provenienza. »

Alle 21.00 radio Malta diffuse un appello in lingua inglese del Comandante in Capo delle FF. NN. alleate in Mediterraneo, che fu ripetuto in lingua italiana alle 02.15 del giorno 9:

« Messaggio del Comandante in Capo delle Forze Navali Alleate del Mediterraneo. — Marinai della Flotta italiana e della Marina Mercantile italiana, il vostro Paese sta per cessare o ha cessato le ostilità contro le Nazioni Unite; le Forze Armate tedesche sono ormai apertamente ostili al popolo italiano che esse tante volte tradirono, hanno intenzione d'impadronirsi delle vostre navi, che urgentemente dovranno collaborare al trasporto di viveri in Italia, e le vostre navi da guerra dovranno proteggere questo trasporto contro gli attacchi tedeschi: guardatevi perciò dall'affondare voi stessi le vostre navi ed acconsentite che vengano catturate. Navi nel Mediterraneo salpate verso porti al sicuro dall'interferenza delle Forze

Armate tedesche, salpate alla volta dell'Africa Settentrionale e di Gibilterra, di Tripoli, di Malta, di Haifa, di Alessandria o della Sicilia per attendere l'esito conclusivo. Navi che si trovano nel Mar Nero salpate alla volta di porti russi; in caso vi manchi carbone, olio, combustibili, recatevi in porti neutrali; se vi imbattete in Forze delle Nazioni Unite segnalate vostra identità alla maniera seguente: issate sull'albero maestro una bandiera nera o bleu scura, mostrate sui ponti dei larghi dischi come identificazione per gli aeroplani; di notte se incontrate navi oscurate accendete luci più deboli del solito dei vostri fanali e segnalate seguendo le disposizioni che le Forze delle Nazioni Unite vi comunicheranno ».

Alle 11.50 del giorno 9 fu diramato in linguaggio chiaro a tutte le navi e a tutti i Comandi della Marina il seguente proclama dell'amm. de Courten:

« Marinai d'Italia — Durante quaranta mesi di durissima guerra avete tenuto testa alla più potente Marina del mondo compiendo eroismi che rimarranno scritti a lettere d'oro nella nostra storia e affrontando sacrifici di sangue che vi hanno meritato l'ammirazione della Patria e il rispetto del nemico. Avreste meritato di poter compiere il vostro dovere fino all'ultimo combattendo ad armi pari le forze navali nemiche. Il Destino ha voluto diversamente: le gravi condizioni materiali nelle quali versa la Patria ci costringono a deporre le armi. E' possibile che altri duri doveri vi siano riservati, imponendovi sacrifici morali rispetto ai quali quello stesso del sangue appare secondario: occorre che voi dimostriate in questi momenti che la saldezza del vostro animo è pari al vostro eroismo e che nulla vi sembra impossibile quando i futuri destini della Patria sono in giuoco. Sono certo che in ogni circostanza saprete essere all'altezza delle vostre tradizioni nell'assolvimento dei vostri doveri. Potete dunque guardare fieramente negli occhi gli avversari di quaranta mesi di lotta, perché il vostro passato di guerra ve ne dà pieno diritto. de Courten. »

Il testo di questo proclama è stato spiritualmente appropriato e storicamente giustificato dai risultati dei quaranta precedenti mesi di lotta sul mare. Non poteva infatti sentirsi vinta una Marina che colla cooperazione dell'Aeronautica aveva affondate 412.000 tonnellate di naviglio militare avversario contro 269.000 perdute. Era la nostra una Marina che doveva deporre le armi per « le gravi condizioni materiali nelle quali versava la Patria ».

Gli ordini che l'amm. de Courten si affrettò a far diramare appena rientrato al Ministero dopo la riunione al Quirinale, nella situazione che stava determinandosi in seguito all'improvviso e imprevisto annuncio dell'armistizio, ebbero questi scopi:

— ottenere l'immediata cessazione delle ostilità da parte di tutte le unità navali in mare (ordini diramati tra le ore 20.00 dell'8 e le prime ore del 9); ciò era particolarmente importante per i sommergibili, specie per quelli inviati a contrastare gli sbarchi alleati già iniziati nel settore di Salerno;

— avviare verso determinati porti le navi che erano all'ormeggio in sedi dove più grave si presentava il pericolo che cadessero in mano tedesca;

— comunicare alla Flotta che doveva al più presto lasciare La Spezia, coi reparti dislocati a Genova;

— orientare tutti i Comandi sulla reale portata dell'armistizio nei riguardi della Marina, dato che nessuno (eccetto egli stesso e i suoi immediati collaboratori) ne conosceva le clausole;

— dare disposizioni speciali ad alcune navi destinate a immediate particolari missioni.

Riportiamo ora i principali messaggi diramati.

Per quanto concerne la Squadra da battaglia, così si esprime l'amm. de Courten nella sua citata relazione:

« Presi contatto telefonico coll'amm. Bergamini, giacché mi appariva urgente ed indispensabile esaminare la situazione morale della Squadra da battaglia, la quale, essendo pronta ad andare a combattere, e quindi portata a quella temperatura che era indispensabile per affrontare una prova suprema, veniva a trovarsi da un momento all'altro nelle condizioni di dover invece praticamente consegnarsi nelle mani del nemico. L'amm. Bergamini, colto di sorpresa sia dalla notizia dell'armistizio sia dalle conseguenze che ne derivavano nei riguardi della Flotta, fece presente che lo stato d'animo degli ammiragli e dei comandanti sottordini, che egli aveva convocati immediatamente, non appena reso noto alla radio l'armistizio, era unanimemente orientato verso l'autoaffondamento delle navi. Gli risposi che si richiedeva loro un sacrificio anche più grave, quello di adempiere lealmente ed a qualunque costo alle dure condizioni dell'armistizio: questo sacrificio amarissimo avrebbe potuto portare in avvenire grande giovamento al Paese. Gli prospettai l'opportunità di partire al più presto colla Squadra per La Maddalena, dove era già tutto predisposto per l'ormeggio delle navi, in modo

da sottrarre subito le navi alla minaccia tedesca, all'influenza dell'ambiente terrestre, alle ripercussioni di contatti e discussioni fra stati maggiori e fra equipaggi di unità diverse. L'amm. Bergamini dopo qualche minuto mi confermò che la Squadra sarebbe partita al più presto con tutte le unità presenti a La Spezia, comprese quelle in lavori purché in grado di muovere, sia pure con una sola motrice. Lo assicurai che nessuna clausola dell'armistizio prevedeva che le nostre navi dovessero ammainare la bandiera od essere cedute e gli comunicai che la decisione di accettare l'armistizio era stata presa per ordine di S.M. il Re e che il Grande Amm. Thaon di Revel, insuperabile esempio di dirittura di carattere e di sentimento dell'onore militare (col quale avevo conferito poco prima), mi aveva confortato col suo prezioso parere. Gli dissi infine che a La Maddalena, il giorno successivo, avrebbe trovato gli ordini per la sua successiva linea di azione. Lo incaricai di mettere il Comandante in Capo del Dipartimento di La Spezia al corrente delle mie comunicazioni. Alle 2 della notte la Forza Navale era tutta in movimento, compresi i reparti dislocati a Genova. »

Ecco ora i testi dei principali ordini impartiti, coi protocolli orari di fine compilazione:

GIORNO 8

a) Ore 19.50: Da Maricosom [Comando Squadra Sommergibili] a tutti i smg. in Mediterraneo alt Dalla ricezione del presente ordine compito esclusivamente ripeto esclusivamente esplorativo.

b) Ore 21.10: Da Maricosom a tutti i smg in Mediterraneo alt Dalla ricezione del presente messaggio cessate ogni ostilità alt Accusate ricevuta.

c) Ore 22.19: Da Supermarina a Marina Napoli [per telefono]: D'ordine del Comando Supremo e di Supermarina non fate alcuna resistenza ad eventuali sbarchi anglosassoni. Annullate tutti gli allarmi navali.

d) Ore 22.33: Da Supermarina a Maripiazza Taranto alt Sono sospese le ostilità alt Informate tutti i Comandi dipendenti.

e) Ore 22.33: Da Supermarina a tutti i Comandi militari marittimi [per telefono] alt [ripetuto lo stesso ordine dato per telegrafo a Maripiazza Taranto].

f) Ore 22.34: Da Supermarina a tutte le unità in navigazione alt Le ostilità sono sospese alt Raggiungete i porti di destinazione senza compiere alcuna attività bellica.

g) Ore 22.35: Da Supermarina a Mariprovenza, riservato personale alt Fate raggiungere più prossimo porto nazionale tutte unità italiane in condizioni di muovere alt Affondate quelle che non possono muovere alt Disinteressatevi delle unità francesi.

h) Ore 23.34: Da Supermarina a tutte le unità mercantili italiane alt Le ostilità sono sospese alt Raggiungete i porti di destinazione senza compiere alcuna attività bellica.

i) Ore 23.44: Da Supermarina a tutti i Comandi a terra metropolitani ed extrametropolitani alt Unità germaniche siano lasciate libere di partire secondo ordini che riceveranno da Marina germanica facendosi dare previsioni per evitare incontri non preavvisati con unità nazionali.

[Questo dispaccio risulterebbe certamente trasmesso soltanto a La Spezia; i Comandi Marina di Genova, Livorno e Piombino lo ebbero, probabilmente ritrasmesso da La Spezia].

l) Molti ordini particolari a navi militari e mercantili che stavano compiendo missioni e non erano semplicemente « in navigazione »: tutti ordini intesi a farle rientrare nei porti o nelle basi da dove erano uscite, oppure a farle andare in località designate.

m) Nessun ordine ai Comandi della Marina fuori del territorio continentale metropolitano, perché — come ricordato nello stralcio della relazione de Courten — avrebbero ricevuto disposizioni dai rispettivi Comandi Forze Armate.

GIORNO 9

n) Ore 06.31: Da Supermarina a tutte autorità a terra e a bordo alt Truppe tedesche marciano su Roma alt Fra poco Supermarina potrà non poter comunicare alt Per ordine del Re eseguite lealmente clausole armistizio semialt con questa leale esecuzione la Marina renderà altissimo servizio al Paese. de Courten.

o) Ore 06.00-06.40: Ordini di Supermarina allo *Scipione Africano* e alle Cv *Scimitarra* e *Baionetta* di partire al più presto rispettivamente da Taranto, da Brindisi e da Pola per Pescara, recandosi ad alta velocità. L'ordine allo *Scipione* (che faceva parte del

Gruppo leggero « Il *Cadorna* » aggregato alla 5^a Divisione) diceva: « Ore 06.00: Da Supermarina a *Scipione* e per conoscenza 5^a Divisione e Gruppo « *Cadorna* » alt Attivate subito alt Appena pronto uscite dal porto dirigendo per Pescara dove dovete imbarcare alto personaggio alt Disposto invio Pescara corvette *Scimitarra* e *Baionetta*. »

p) Ore 06.42: Da Supermarina alla 5^a Divisione [amm. Da Zara sulla *Duilio*], che era a Taranto: Decifrate da solo alt Partite subito per Malta con navi alla vostra dipendenza escluso *Scipione* alt Regolatevi in modo arrivare ore diurne provenendo da Levante alt Troverete ordini alt Da clausole armistizio est esclusa cessione navi et abbassamento bandiera alt Alzare grande pennello nero alt Mettere grandi dischi neri sui ponti alt Artiglierie et lanciasiluri per chiglia alt Segnali riconoscimento notturni Gamma Alfa ripeto Gamma Alfa alt Caso incontro navi accendere fanali di via attenuati alt Assicurate.

q) Ore 09.00 dal Comando 5^a Divisione a nave *Giulio Cesare*, che si trovava a Pola: [Ripetizione dello stesso ordine ricevuto dall'amm. Da Zara sulla *Duilio*].

r) Ore 07.15: Da Supermarina a tutte autorità a terra e a bordo alt Esecutivo promemoria ordine pubblico n. 1 Comando Supremo alt In quanto non contrasti con clausole armistizio.

s) Ore 07.24: Da Supermarina ai Ct *Vivaldi* e *Da Noli* [che erano in mare diretti a Civitavecchia] alt Modifica mio precedente ordine dirigete subito a La Maddalena.

t) Ore 09.26: Da Supermarina a tutte unità in navigazione alt non eseguite eventuali ordini dirottamento se nel testo non figura parola convenzionale Milano alt Per Alti Comandi verranno dati ordini a parte. [Diramato per evitare le conseguenze di ordini che eventualmente fossero emanati camuffati dai Tedeschi].

u) Ore 12.30: Da Supermarina messaggio circolare alt Riasumo clausole armistizio alt Cessazione immediata ostilità alt Italia farà ogni sforzo per sottrarre mezzi bellici ai Tedeschi alt Prigionieri britannici trasferiti ad autorità connazionali alt Flotta et Aviazione italiana si trasferiranno in località designata con clausola di non consegna e di non abbassamento bandiera alt Per Forze navali principali et piroscafi mercantili del Tirreno tale località est Bona semialt per quelli dello Jonio est Malta semialt per sommergibili est Malta aut Augusta alt Naviglio minore comprese torpediniere resta in porti

nazionali sicuramente da noi controllati alt Naviglio mercantile est requisibile da anglo- americani alt Resa immediata della Corsica e di tutto il territorio italiano isole comprese alt Libero uso per anglo- americani dei porti et aeroporti.

[Questo dispaccio fu più volte ripetuto, fino alle 00.38 del giorno 10].

v) Molti altri ordini particolari, tra i quali citiamo i seguenti per l'importanza dei motivi che li determinarono e degli eventi che ne conseguirono (come si vedrà in seguito):

— immediata dislocazione rispettivamente a Venezia e a Pola da Trieste, dove si trovavano, delle grandi motonavi *Saturnia* e *Vulcania* per imbarcare tutto il personale dell'Accademia Navale, allievi compresi, che era stata trasferita da Livorno al Lido di Venezia, e gli allievi di complemento preliminari navali che erano a Brioni: destinazione Brindisi;

— immediata partenza da Trieste per Pola (dove trovarono ordini di proseguire per Cattaro, mutato poi in quello per Brindisi mentre erano in navigazione) delle navi scuola a vela *Vespucci*, *Colombo* e *Palinuro*;

— esonero dai loro incarichi del Duca d'Aosta (Ispettore generale dei Mas, che era a Lerici presso La Spezia) e del Duca di Genova (Comandante del Dipartimento di Venezia) lasciandoli liberi, perché potessero eseguire gli ordini del Re.

E' da notare che le comunicazioni via filo con La Spezia furono interrotte il mattino del 9; quelle con La Maddalena e con Livorno il pomeriggio del 9; quelle con Venezia, Napoli e Taranto — sebbene con difficoltà e con interruzioni — durarono fino a tutto il 10. Ma dalle 17.00 del 10 Supermarina dovette praticamente cessare ogni comunicazione colla periferia.

4° IL CAPO DELLA MARINA LASCIA LA CAPITALE. ALTRI PROCLAMI E MESSAGGI IMPORTANTI.

Scrive l'amm. de Courten:

« Alle 04.30 del 9 settembre il Capo di S.M. Generale mi comunicò telefonicamente che, in considerazione della situazione militare creatasi intorno a Roma, dove grossi reparti tedeschi stavano dirigendo verso la Capitale, Sua Maestà il Re aveva stabilito di partire immediatamente per Pescara, dando l'ordine che i Capi di Stato

Maggiore lo raggiungessero colà. In conseguenza dovevo partire entro il più breve termine di tempo per Pescara. Feci presente che ritenevo la mia presenza necessaria a Roma per perfezionare l'emanazione degli ordini relativi all'applicazione dell'armistizio. Il Capo di Stato Maggiore Generale mi confermò l'ordine esplicito di Sua Maestà, dicendomi di lasciare agli Organi di comando centrali il compito di emanare gli ordini ancora necessari.

« Convocai immediatamente presso di me il Sottocapo di Stato Maggiore [amm. Sansonetti], il Segretario Generale [amm. Ferri] e il Capo Gabinetto [cap. vasc. Aliprandi] che pernottavano al Ministero: diedi ordini al primo di assumere la direzione dello Stato Maggiore ed al secondo quella del Ministero, colla direttiva di applicare integralmente le clausole di armistizio e di mantenere integre e compatte le rispettive organizzazioni. Feci ordinare che l'incrociatore leggero *Scipione* da Taranto, una corvetta da Brindisi ed una corvetta da Pola partissero al più presto convergendo alla massima velocità per Pescara, dove avrei impartito loro dirette disposizioni.

« Alle 06.30 partii da Roma per raggiungere Sua Maestà il Re ».

Il Re era partito da Roma il mattino del 9 colla Regina e col Principe Ereditario, facendosi seguire dal Capo del Governo, dai Ministri militari e dai Capi di Stato Maggiore. Da Pescara proseguì per la vicina Ortona, più lontana da forze germaniche in marcia da nord verso sud.

La *Baionetta* (ten. vasc. Piero Pedemonti) arrivò a Pescara da Pola alle 21.05 del 9. A Pescara trovò il Maresciallo Badoglio col Capo della Marina de Courten; li imbarcò e proseguì per Ortona, che lasciò alle 01.10 del giorno 10 dopo aver imbarcato il Re con tutti coloro che lo accompagnavano (in totale 57 persone). Verso le ore 16.00 dello stesso giorno il Re colle persone che lo accompagnavano sbarcava a Brindisi, prendendo alloggio in un appartamento della palazzina dove alloggiava l'amm. Rubartelli, Comandante Militare Marittimo.

La *Scimitarra* (ten. vasc. Remo Osti) giunse a Pescara alle 07.00 del 10 e, non trovando nessuno da imbarcare, ripartì per Brindisi quattro ore dopo: in navigazione ebbe l'ordine di andare a Taranto, dove giunse verso mezzogiorno dell'11.

L'incrociatore *Scipione*, partito da Taranto alle 10.45 del 9 navigando ad alta velocità giunse davanti a Pescara pochi minuti dopo la mezzanotte dello stesso giorno 9. Dalla Capitaneria seppe che gli alti personaggi si erano imbarcati o stavano imbarcando sulla *Baio-*

netta a Ortona, diretti a Brindisi. Salpò subito, e messosi in contatto per radio colla *Baionetta* la raggiunse alle 07.00 del mattino, scorlandola fino a Brindisi. Durante la traversata ripeté col radiosegnalatore alla *Baionetta* tutti i più importanti messaggi che intercettava, così da tenere al corrente il Re e i Capi politici e militari dell'evolvere della situazione.

Conviene qui riportare i proclami emanati dal Re e dal Capo del Governo e trasmessi da Brindisi per radio il giorno 10 settembre.

« Per il supremo bene della Patria, che è stato sempre il mio primo pensiero e lo scopo della mia vita, e nell'intento di evitarle più gravi sofferenze e maggiori sacrifici ho autorizzato la richiesta dell'armistizio.

« Italiani, per la salvezza della Capitale e per poter pienamente assolvere i miei doveri di Re, col Governo e colle Autorità militari mi sono trasferito in altro punto del sacro e libero suolo nazionale.

« Italiani, faccio sicuro affidamento su di voi per ogni evento, come voi potete contare fino all'estremo sacrificio sul vostro Re.

« Che Iddio assista l'Italia in quest'ora grave della sua storia.

VITTORIO EMANUELE ».

Quello di Badoglio fu da lui stesso letto alla radio:

« L'Italia si è trovata costretta a dichiarare di non poter proseguire la lotta di fronte alla soverchiante potenza degli Alleati. Industrie distrutte, ferrovie paralizzate, interi quartieri delle nostre città ridotti a cumuli di rovine, impossibili i rifornimenti di viveri alle generose popolazioni meridionali.

« La prepotenza tedesca ci toglie perfino la libertà di dichiararci vinti. Essa opprime il Paese, obbligandolo ad essere ancora teatro di guerra ed a subirne gli orrori e le rovine, esclusivamente per l'interesse germanico. Il popolo italiano, le masse operaie che credevano con l'armistizio di cominciare la laboriosa ricostruzione della Patria, vedono sul nostro Paese non solo pesare l'occupazione tedesca, ma proseguire la guerra.

« La verità è che la Germania, continuando la guerra sul nostro suolo, cerca di tenerla lontana dal suo territorio.

« Italiani, i Tedeschi finiranno tanto più presto di opprimervi, la guerra si allontanerà tanto più rapidamente dal nostro disgraziato Paese, quanto più voi saprete reagire con energia e fermezza alla

prepotenza tedesca, quanto più ostacolerete l'oppressore nei suoi disegni.

« I Germanici, dopo essere stati per tre anni degli alleati che hanno condotta la guerra con criteri egoistici e nel loro esclusivo interesse, sono tornati ad essere apertamente nemici, come in passato, del popolo italiano.

« Voi trarrete da ciò debite conseguenze e regolerete su di esse il vostro pensiero e la vostra azione.

« Al termine della dolorosa vicenda rimarrà negli Italiani il rancore inestinguibile per tutti i soprusi e le prepotenze subite, comune retaggio, questo, a tutti i popoli che hanno dovuto subire in Europa l'oppressione germanica ».

Per fortuna dell'Europa e dell'umanità il rancore non è rimasto: è rimasto il ricordo di una triste e tragica vicenda, di cui protagonista colpevole è stata la Germania nazista, ma che la Germania democratica ha ampiamente riscattato.

Lo stesso giorno 10 Churchill e Roosevelt indirizzavano congiuntamente al Maresciallo Badoglio il seguente messaggio (che era stato preceduto da uno di Eisenhower, che non si ritiene indispensabile riprodurre perché contenente gli stessi concetti, per quanto più ristretti al campo militare). Badoglio lo ricevette il giorno 12.

« Maresciallo, è spettato a Lei, nell'ora angosciata del vostro Paese, di prendere le prime misure decisive per giungere alla pace e alla libertà per il popolo italiano e per riconquistare all'Italia un posto onorevole nella civiltà dell'Europa.

« Lei ha già liberato il Suo Paese dalla servitù fascista; rimane ancora la assai più importante opera di liberare il suolo italiano dall'invasore tedesco...

« Popolo d'Italia, è ora arrivato il momento propizio per ogni italiano di vibrare i suoi colpi insieme colle armate liberatrici del mondo occidentale, che vengono al vostro soccorso... Possediamo forze potentissime, le quali avanzano da molti punti... Se ci aiutate in questo grande movimento di liberazione, vi sarà assicurato ancora una volta un posto fra sinceri amici di vecchia data del vostro Paese, dai quali siete stati ingiustamente allontanati. Servitevi di ogni occasione che si presenti; colpite con forza e colpite in pieno. Abbiate fede nel vostro avvenire. Tutto finirà bene. Avanzate coi vostri amici inglesi e nord-americani in questo grande movimento mondiale verso le mete di libertà, di giustizia e di pace ».

Badoglio così rispose il 13 settembre, rivolgendosi a entrambi (Churchill e Roosevelt):

« Ringrazio vivamente per il messaggio che voi, che dirigete i destini di così grandi Nazioni, avete voluto inviare a me in queste ore tanto tragiche per il mio Paese.

« Faccio sicuro affidamento sulla vostra affermazione che le forze anglo-americae, che già sono sbarcate in diversi punti del continente italiano, seguiranno ad affluire numerose e sollecitamente come richiede imperiosamente la situazione.

« Le nostre forze armate, già provate e disseminate in Italia e più ancora fuori d'Italia, non hanno la possibilità di riunirsi e di opporsi validamente da sole alle forze tedesche. Ma tutto ciò che è possibile è, e sarà, fatto, con quello stesso spirito e con quella stessa tenacia che esplicammo insieme sui campi di battaglia d'Italia e di Francia durante la grande ultima guerra.

« Posso assicurarvi che il popolo italiano, tutto stretto intorno al suo Re, e che anela a costo di qualsiasi sacrificio a conseguire la libertà e una pace con giustizia, non mancherà di fare virilmente il suo dovere, tutto il suo dovere, in questa occasione.

« La fede non ci manca e marceremo con voi, o amici americani e britannici ».

Sempre il giorno 10 il gen. Eisenhower indirizzava al Maresciallo Badoglio un suo messaggio:

« L'intero avvenire e l'onore dell'Italia dipendono da ciò che le sue forze armate sono ora pronte a fare. I Tedeschi sono definitivamente e deliberatamente entrati in campo contro di voi. Hanno mutilato la vostra flotta e affondata una delle vostre navi; hanno attaccato i vostri soldati e si sono impadroniti dei vostri porti. I Tedeschi vengono ora attaccati sulla terra e sul mare, e in scala sempre più vasta nell'aria. E' giunto il momento di agire. Se l'Italia, dal primo all'ultimo uomo, si alza ora, avremo ogni tedesco per la gola. Vi propongo perciò di fare un richiamo squillante a tutti gli Italiani amanti della Patria. Hanno già fatto molto di propria iniziativa, ma queste azioni sembrano essere incerte e non coordinate. Hanno bisogno di essere guidati, e per lottare è necessario ed essenziale dare al vostro popolo un'idea chiara ed efficiente della situazione. Vostra Eccellenza è l'unico uomo che può far ciò. Potete così aiutarci a liberare il vostro Paese dagli orrori dei campi di battaglia. Vi prego con urgenza di agire subito; l'esitazione verrebbe inter-

pretata dal nostro comune nemico come un segno di indecisione e di debolezza ».

Risposta di Badoglio in pari data:

« Ricevuto vostro messaggio alt Fin da ieri sono stati trasmessi ordini at tutte forze armate per agire con vigore contro aggressioni tedesche alt Oggi sarà diramato un messaggio del Re ed un proclama mio alla Nazione alt Est indispensabile ora signor Generale che le nostre azioni siano coordinate poiché abbiamo lo stesso avversario da combattere alt Vi prego mandarmi subito Brindisi un Vostro ufficiale specialmente qualificato che metteremo al corrente della situazione alt Insieme situazione impone però che vostro concorso sia il più rapido ed il più potente possibile alt Badoglio ».

CAPITOLO II

L'OBEDIENZA DELLE NAVI NEL MEDITERRANEO

5° LE VICENDE DELLA SQUADRA DA BATTAGLIA.

a) *L'amm. Bergamini convoca due volte i comandanti.*

L'8 settembre l'amm. Bergamini aveva convocato alle ore 18.00 sulla *Roma* gli ammiragli e i comandanti da lui dipendenti.

Premesso che non avrebbe potuto comunicare tutto ciò che aveva saputo dal Ministro, disse che erano imminenti gravissime decisioni da parte del Governo. Della Nazione e delle Forze Armate si poteva ritenere che era rimasta una sola forza ordinata e compatta: la Marina. Qualunque cosa succedesse, nessuna nave avrebbe dovuto cadere in mani straniere: inglesi o tedesche che fossero. Piuttosto autoaffondarsi alla ricezione del telegramma convenzionale « Raccomando massimo riserbo ». Se il telegramma non arrivasse, per impossibilità dell'Autorità Centrale di comunicare, regolarsi d'iniziativa in base alla situazione del momento tenendo presente la direttiva di non consegnare nessuna unità in mani straniere. Cercare di eseguire l'autoaffondamento in alti fondali, ma il più vicino possibile alla costa per consentire la sicura salvezza del personale, che per ordine del Re non doveva sacrificarsi. Se impossibile portarsi in alti fondali, l'autoaffondamento dovesse esser fatto mettendo in atto i mezzi di autodistruzione.

Era previsto anche il telegramma convenzionale « Attuare misure ordine pubblico *Promemoria n. 1 Comando Supremo* ». Per le navi questo avrebbe significato catturare i tedeschi che erano a bordo [per il servizio dei collegamenti] e attuare *l'allarme speciale* mettendo le navi in istato di immediata difesa contro eventuali colpi di mano dall'esterno.

Alle 22.00 dopo la seconda telefonata del Ministro e Capo di S.M. de Courten, l'amm. Bergamini riconvocò ammiragli e comandanti.

Li informò che il personale tedesco imbarcato sulle navi era stato tutto sbarcato; confermò le istruzioni impartite nel pomeriggio; disse di non sapere ancora quali ordini sarebbero stati impartiti alle Forze Navali da battaglia, se di rimanere in porto oppure di andare in Sardegna o altrove. Aggiunse che gli ordini relativi sarebbero probabilmente venuti dopo una convocazione dell'amm. de Courten da parte del Maresciallo Badoglio, prevista mentre egli stava parlando; che l'indomani mattina avrebbe trasmesso nuove disposizioni.

b) *Partenza e prima fase della traversata.* (Grafico n. 1).

Verso le 03.00 del mattino del 9 settembre le navi della Squadra da battaglia presenti a La Spezia erano fuori della rada, dirette per l'ancoraggio della Maddalena come da ordini nel frattempo pervenuti.

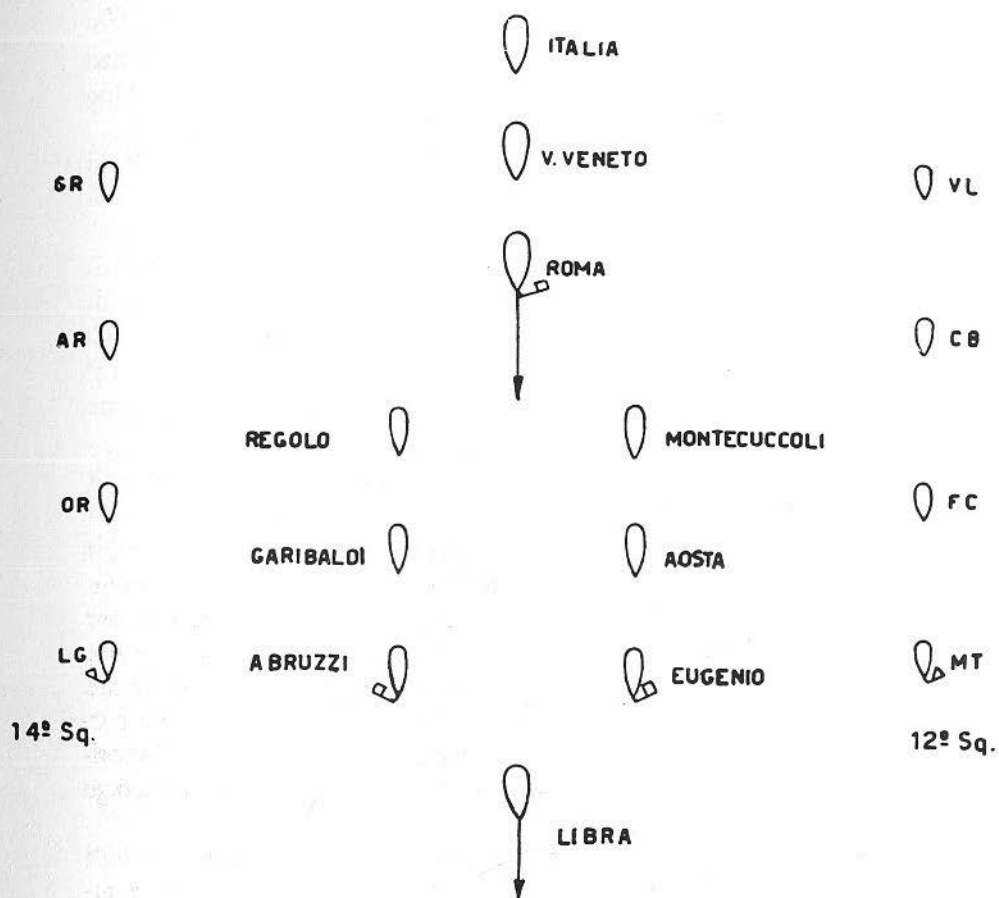
Da Genova dirigevano per la riunione colle precedenti le navi dislocate in quel porto (8^a Divisione colla Tp *Libra*, al cui comandante amm. Luigi Biancheri l'amm. Bergamini aveva ripetuto per telefono ciò che aveva detto ai comandanti presenti a La Spezia, inviando poi a Genova il cap. vasc. Nicola Bedeschi — comandante del Ct *FR.21*, ex francese *Lion*, che non era in condizioni di partire — per confermarli e commentarli la situazione e le disposizioni emanate. La riunione dei due gruppi avvenne intorno alle 06.30 del mattino al largo di Capo Corso.

Alle 04.13 l'amm. Bergamini segnalò a tutti: « Attenzione agli aerosiluranti all'alba », e alle 07.07 ripeté « Massima attenzione attacchi aerei ».

Alle 06.45 la Forza Navale procedeva verso sud a ponente della Corsica, colla velocità di 22 nodi, nella formazione comprendente in totale 18 unità, riportata nella pagina seguente.

Verso le 08.40 la Forza Navale avvistò di prua le torpediniere da scorta *Pegaso*, *Orsa*, *Orione* e *Impetuoso*, che procedevano in gruppo colla stessa rotta (essendo uscite da La Spezia poco prima della F. N. per ordine dell'amm. Bergamini, che nella riunione del pomeriggio aveva comunicato al comandante della *Pegaso* e anche del gruppo di considerarsi da quel momento alla sua dipendenza) e che continuarono a navigare di prua, in posizione di scorta avanzata.

Tra le 09.45 e le 10.56 si verificarono quattro allarmi aerei per avvistamento di ricognitori che si mantenevano fuori tiro: la velo-



Legenda

9^a Div.: *Roma* (amm. Bergamini) - *Vittorio Veneto* (amm. Accorretti, comandante della 9^a Div.) - *Italia*.

7^a Div.: *Eugenio di Savoia* (amm. Oliva) - *Duca d'Aosta* - *Montecuccoli*.

8^a Div.: *Duca degli Abruzzi* (amm. Biancheri) - *Garibaldi* - *Attilio Regolo* (aggregato).

12^a sq. ct: *Mitragliere* (cap. vasc. Marini) - *Fuciliere* - *Carabiniere* - *Velite*.

14^a sq. ct: *Legionario* (cap. vasc. Baldo) - *Oriani* - *Artigliere* - *Grecale*.
torp.: *Libra*.

Proveniente da Genova era l'8^a Divisione colla *Libra*.

cità fu aumentata a 27 nodi. Tutti i ricognitori avvistati furono riconosciuti per inglesi, eccetto quello apparso alle 10.29 in coincidenza col secondo allarme. Alle 11.10 cessò l'ultimo allarme aereo, dopo constatata la nazionalità inglese degli apparecchi.

Poco prima di avvistare l'Asinara (12.10) la Forza Navale si dispose in un'unica linea di fila, nell'ordine 7^a - 8^a - 9^a Divisione coi Ct in scorta ravvicinata sui due lati e colle torpediniere di prora.

Appena avvistata l'Asinara la Forza Navale accostò di 45° a sinistra per imboccare la rotta di sicurezza diretta verso l'entrata di ponente dell'estuario della Maddalena. Le due squadriglie di Ct vennero disposte di poppa alle navi maggiori, nell'ordine 12^a e 14^a squadriglia, e l'*Eugenio* assunse — essendo in testa — la direzione della navigazione.

Intanto a Supermarina, intercettati i segnali di avvistamento di aerei da parte della *Roma*, si pregò verso le ore 11.00 Superaereo di inviare se possibile velivoli da caccia a protezione delle navi. Il Sottocapo di S.M. dell'Aeronautica gen. Giuseppe Santoro, che era rimasto solo dopo la partenza del Capo di S.M. gen. Sandalli, assicurò che avrebbe dato ordini alle forze aeree della Sardegna; ma nessun cacciatore fu veduto da bordo delle navi (1).

Verso le 13.00 Supermarina, avvertita che forze germaniche avevano occupato La Maddalena, ordinò alla Forza Navale con radiomessaggio compilato alle 13.16 di dirigere a Bona.

Esso fu potuto ricevere sulla *Roma* alle 14.24 e alle 14.45 la F. N. invertì la rotta a un tempo sulla sinistra, dirigendo nuovamente — in senso opposto — verso l'Asinara.

In seguito all'eseguita inversione del moto la formazione risultò, dalla testa alla coda: 14^a sq. Ct - 12^a sq. Ct - *Libra* - 9^a div. - 8^a div. - 7^a div. - gruppo delle torp. Naturalmente le unità caposquadriglia e le navi ammiraglie erano in coda ai rispettivi reparti, cosicché il Ct più vicino alla *Roma* era il *Mitragliere*.

(1) Nel volume edito dall'Ufficio Storico dell'Aeronautica *L'Aeronautica italiana nella guerra di liberazione* a pag. 38 è scritto: « Il mattino del 9 settembre Supermarina aveva richiesto azioni di protezione a forze navali », delle quali poi nel testo non si parla. Invece nella « Cronologia degli avvenimenti importanti » inserita tra la fine del testo e le appendici si trova annotato: « 9 settembre — Viene eseguita la prima missione bellica contro i Tedeschi da parte di 4 Mc. 202 di scorta a nostre formazioni navali in trasferimento. » Non potendo dubitare di questa citazione storica, si deve ritenere che i quattro cacciatori non abbiano potuto raggiungere il cielo della F. N.

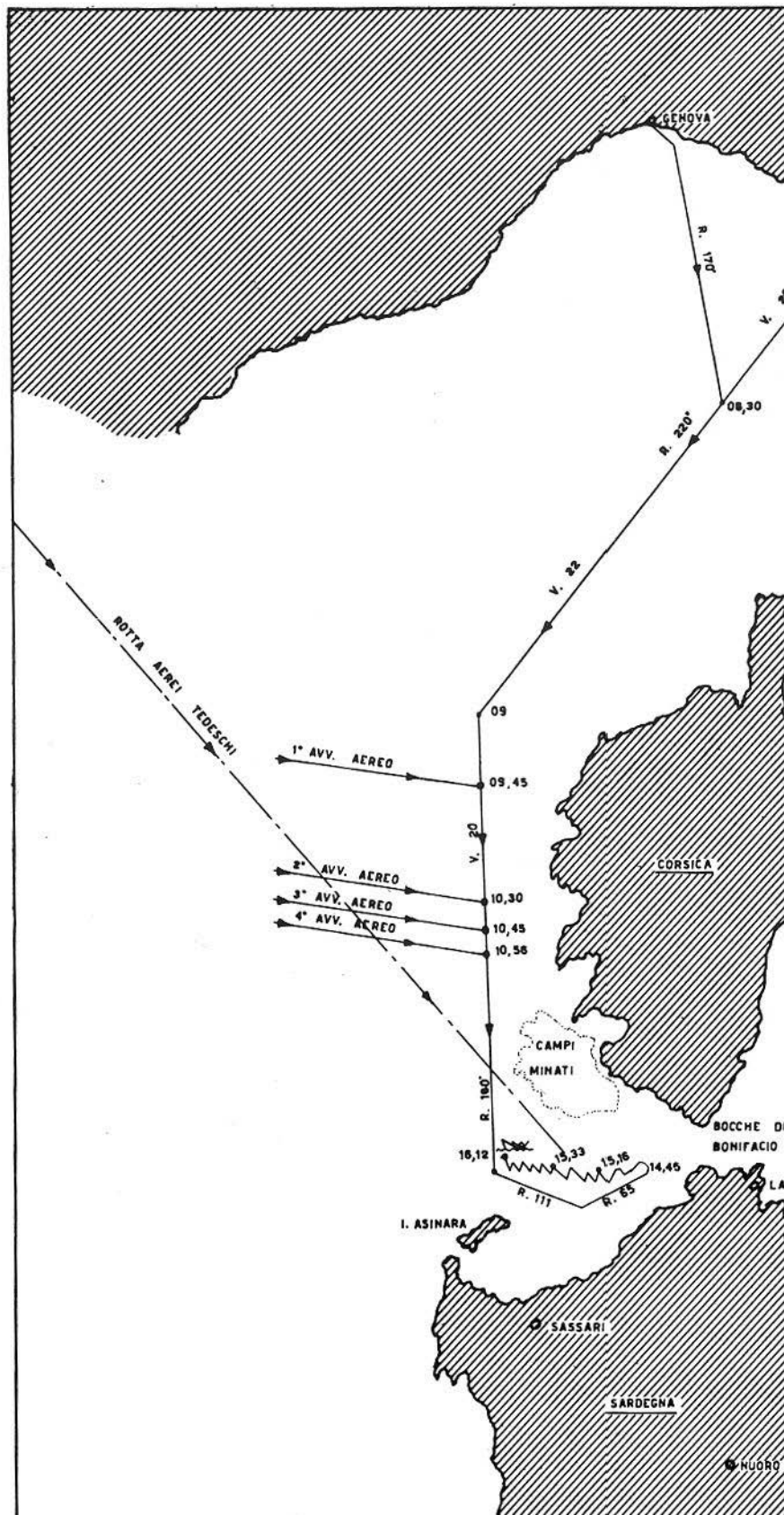


Grafico N° 1

ROTTA SEGUITA DALLA R O M A
E DALLA FORMAZIONE NAVALE
FINO ALLE ORE 16.12 ORA IN
CUI AFFONDO LA R O M A

LA SPEZIA

GROSSETO

ROMA

DI
IO

LA MADDALE

30



Intanto Supermarina aveva alle 13.20 compilato e poi lanciato all'aria il seguente messaggio diretto a tutte le unità in navigazione: « La Maddalena occupata da forze tedesche alt Nostro Comando sovrappreso alt Unità dipendenti da Silurantisom dirette La Maddalena vadano invece subito Portoferraio salvo quelle aggregate Forze Navali da battaglia alt Milano ».

c) *L'affondamento della Roma.*

Alle 15.10 vi fu un primo allarme aereo, dopo quelli della mattina. Si trattava di una formazione di velivoli, riconosciuti alle 15.37 per Junker tedeschi, che pochi istanti dopo lanciarono le loro bombe, particolarmente dirette contro le corazzate. Le navi, appena percepirono lo sgancio delle bombe, iniziarono il fuoco c.a. obbedendo alla direttiva di reagire ad eventuali attacchi contenuta nel radiomessaggio del Maresciallo Badoglio, lanciato alle 19.45 della sera precedente. Mercé la manovra delle unità per disturbare la punteria degli attaccanti e aumentare la probabilità di evitare le bombe, nessuna unità fu colpita in questo primo attacco; fu invece colpito uno dei velivoli attaccanti. Fu notato che alcune bombe dovevano essere bombe a razzo di un nuovo tipo.

Alle 15.50 fu avvistato un nuovo gruppo di bombardieri, contro i quali fu subito aperto il fuoco senza più attendere che manifestassero l'intenzione di attaccare. In questo secondo attacco due bombe caddero sulla *Roma* a intervallo di pochi minuti l'una dall'altra, nonostante che la nave avesse già accostato di circa 60° nel corso della contromanovra difensiva che stava eseguendo.

« Alle 15.52 si distingue — scrive l'amm. Oliva — lo scoppio della grossa bomba (qualcuno asserisce che era una bomba a razzo) [e infatti lo era] e poi si odono forti esplosioni in successione. Si sviluppa un'enorme nuvola di fumo nero misto ad altissime fiammate rosse. Essendo l'*Eugenio* in coda alla formazione controsola e avendo le unità manovrato indipendentemente, non si può distinguere quale sia la corazzata colpita... Alle 16.12 la *Roma*, che appare fortemente sbandata sulla dritta, è col trincarino della coperta a poppa già in acqua, ha la torre 2 [cioè la seconda a cominciare da prua] completamente asportata dall'esplosione e un vasto incendio in corrispondenza delle torri prodiero, del ponte di comando e — sul lato sinistro — in corrispondenza del fumaiolo prodiero. Si spezza la chiglia: i due tronconi si mettono verticali e affondano ».

Ecco ora quel che accadde a bordo della *Roma*.

Quando la nave fu colpita la prima volta, aveva già sparato sei salve coi pezzi contraerei da 90 mm di dritta.

La prima bomba era caduta a un metro dalla murata di dritta poco a poppavia del centro della nave, scoppiando sotto lo scafo e agendo quindi come una mina magnetica. Le motrici corrispondenti alle due eliche poppiere si erano arrestate e la velocità era caduta a 16 nodi.

La seconda bomba cadde sul lato sinistro fra il torrione di comando e la torre sopraelevata da 381, provocando l'allagamento del locale delle motrici prodieri (corrispondenti alle due eliche esterne) e l'arresto della nave, la deflagrazione in rapidissima successione di tutti i depositi munizioni prodieri, l'incendio in numerosi locali con cessazione dell'erogazione dell'energia elettrica, lo sbandamento del torrione di comando verso il lato dritto.

Dopo la prima bomba, i provvedimenti immediatamente presi dal personale contennero lo sbandamento dello scafo entro il limite di 2°; ma dopo la seconda, l'imponenza delle devastazioni provocate dalla deflagrazione nelle santabarbare mise rapidamente la nave in condizioni disperate. Essa cominciò a sbandare sulla dritta e si arrestò per alcuni istanti col trincarino di dritta a 50 centimetri dall'acqua: fu allora che il ten. vasc. Incisa, più anziano dei pochi ufficiali superstiti (e che, nonostante le gravi ustioni riportate al momento della deflagrazione, perché si trovava vicino al torrione nella torretta della direzione del tiro c.a. di sinistra, era riuscito a correre verso poppa), ordinò al personale di abbandonare la nave.

Subito dopo la nave, accelerando il movimento di rotazione, si capovolse spezzandosi in due tronconi e scomparve.

Del salvataggio dei naufraghi sarà detto in un prossimo paragrafo.

d) *L'ultima fase della traversata e i primi contatti a Malta cogli Inglesi.*

Appena l'amm. Oliva — che era il più anziano dei tre ammiragli comandanti delle Divisioni — ebbe notizia che la nave colpita era la *Roma* (chiedendolo alla 9ª Divisione) segnalò alle 16.12 che assumeva il comando della forza navale. Egli aveva già, alcuni minuti prima, ordinato al *Regolo*, alla 12ª sq. Ct e al gruppo « *Pegaso* » di andare ad assistere la nave colpita.

Nel frattempo l'amm. Biancheri gli aveva segnalato, proponendogli di rientrare a La Spezia.

Alle 16.20 l'amm. Oliva telegrafò a Supermarina: « Nave *Roma* gravemente colpita et incendiata da bombe aeree ore 15.52 lat. 41°08' long. 08°09' est successivamente affondata alt Assumo comando Forza Navale alt Prego istruirmi ». Questo messaggio poté essere trasmesso soltanto alle 17.00. per ingombro della zona r.t. congestionata da altre trasmissioni.

Altri attacchi di bombardieri tedeschi si verificarono alle ore 16.29, 18.00, 18.34, 19.10. Al primo di questi attacchi una bomba colpì l'*Italia* sulla prua: la nave imbarcò circa 800 tonnellate di acqua (0,17% del suo dislocamento), ed informò l'amm. Oliva che poteva navigare alla velocità di 24 nodi. La reazione c.a. delle navi fu sempre pronta ed intensa.

Intanto alle 18.40 la F. N. aveva ricevuto conferma dell'ordine di andare a Bona: questa conferma fu preziosa per l'amm. Oliva, che non aveva istruzioni perché l'ordine originario era stato indirizzato sulla *Roma* con un cifrario in possesso soltanto del Comando in Capo delle Forze da battaglia.

Egli tuttavia, decise di proseguire per rotta ponente fino a notte fatta, cioè fino alle 21, per disorientare eventuali ricognitori tedeschi, e di accostare poi per sud verso Bona.

Alle 20.15 informò Supermarina della situazione con un particolareggiato rapporto radiotrasmesso alle 20.30, che qui si riporta.

« Ore 15.52 *Roma* colpita bomba aereo tedesco presumo deposito munizioni prora esploso affonda ore 16.12 alt Inviati per recupero naufraghi Ct *Mitragliere*, *Fuciliere*, *Curabiniere* et *Regolo* et torp. tipo *Pegaso* alt Presumo dette unità abbiano molti feriti a bordo domando se possono andare Bastia aut altro porto Corsica alt Prego dare loro ordini diretti perché non riesco collegarmi alt Formazione navale subito continui attacchi aerei nave *Italia* colpita non gravemente alt Ore 19.00 direttrice marcia ovest che manterrò fino tramonto poi a sud salvo ordini contrari alt Domando se posso inviare Ct rimasti scorta navale Bona et dirigere navi maggiori Algeri alt Non ho potuto decifrare alcuni telegrammi diretti nave *Roma* perché privo cifrario perciò se necessario domando ulteriori istruzioni ».

Intanto, alle 20.25 Supermarina aveva diramato un messaggio circolare cifrato inteso a mettere tutti al corrente della situazione generale:

« Supermarina 47570 - Situazione ore 19 alt Forza Navale da battaglia ore 17 in lat. 41°17' long. 08°22' rotta ponente dirette Bona semialt corazzata *Roma* colpita da bombe velivoli inglesi [Super-

marina non aveva ancora ricevuto il precedente messaggio di Oliva (1)] est affondata ore 16.30 semialt corazzata *Italia* colpita non gravemente alt 5^a Divisione partita da Taranto per Malta ore 17 alt Piroscafi *Vulcania* et *Saturnia* con torp. *Audace* su cui est Altezza Reale [il Duca di Genova] in partenza da Venezia alt Risultano parzialmente occupate da tedeschi Genova Livorno Civitavecchia Comando Marina La Maddalena Trieste alt Mancano notizie La Spezia alt Conflitto a Bari alt Truppe germaniche stanno avvicinandosi a Roma alt Unità germaniche attaccano sistematicamente nostre unità alt Amm. Martinengo deceduto azione tra due vedette antisom et motosiluranti tedesche presso Gorgona alt Chiesto notizie ammiraglio Bergamini alt Milano alt 192609 ».

Nel testo di questo messaggio, così come fu intercettato e decifrato sullo *Scipione*, si trovano due importanti frasi finali, inserite prima della parola convenzionale Milano, che costituivano un messaggio trasmesso da Supermarina alle 20.10 (cioè 15 minuti prima) e che sullo *Scipione* furono incorporate nel messaggio delle 20.25, come se vi appartenessero. Eccole: « Tedeschi stanno entrando Roma stazione r.t. San Paolo occupata alt Prevedo eventualità non poter esercitare comando. 192109 ».

Di tutti gli argomenti toccati da Supermarina (eccetto quelli concernenti le F. N.) parleremo a suo tempo. Ad ogni modo conviene rilevare l'importanza di questi due messaggi (quello dell'ammiraglio Oliva e quello di Supermarina), che chiarivano l'andamento generale degli eventi in quella fatidica e, sotto certi aspetti, decisiva giornata del 9 settembre.

Ritornando alla traversata della F. N., quando questa alle 21.07 accostava a 23 nodi per rotta 168° verso Bona, era composta della 7^a Divisione, dell'8^a Divisione (meno il *Regolo*), della 9^a Divisione (meno la *Roma*), della squadriglia « Legionario » e del *Velite*. Questo Ct non aveva seguito la sua squadriglia (12^a « Mitragliere »), perché il Comando 8^a Divisione con un messaggio in chiaro gli aveva ordinato di rimanere presso l'8^a Divisione, interferendo cogli ordini che in quel momento stava dando l'amm. Oliva per provvedere al salvataggio del personale della *Roma*.

(1) Alle 16.14 il Comando 8^a Divisione aveva, forse con eccessiva precipitazione, comunicato a Supermarina che la formazione navale era stata attaccata da 37 velivoli inglesi e che la *Roma* era stata colpita con pericolo di affondamento.

Ricordiamo qui che, durante uno degli attacchi aerei, il *Legionario* aveva recuperato sei aviatori britannici di uno dei ricognitori che seguivano la nostra F. N. e che era stato abbattuto da uno dei velivoli tedeschi; essi furono sbarcati a Biserta. Gli Inglesi ebbero quindi testimonianza diretta della tragica vicenda toccata alle nostre Forze Navali principali.

Durante la notte l'amm. Oliva segnalò alle sue unità il messaggio del Ministro de Courten delle 11.50 del 9 e l'ordine del Re di eseguire lealmente le clausole dell'armistizio non comportanti né la cessione delle navi né l'abbassamento della bandiera.

Alle 07.00 del 10 la F. N. avvistò un ricognitore britannico e tutte le navi (che avevano già i dischi neri dipinti in coperta) alzarono il convenuto pennello nero.

Alle 07.50 tre cacciatori britannici cominciarono ad evolvere sulla F. N. e alle 08.38 fu avvistata di prua una formazione composta di 2 navi da battaglia, 5 Ct e 1 motovedetta. S'iniziò uno scambio di segnali tra una delle navi da battaglia e l'*Eugenio*, finché alle 09.10 la F. N. si arrestò per consentire alla motovedetta di trasbordare sull'*Eugenio* il cap. vasc. Brownrigg, Capo di S.M. aggiunto dell'amm. Cunningham, accompagnato dal ten. vasc. Seth-Smith e da tre segnalatori.

Alle 09.20 la formazione rimise in moto, seguendo a 20 nodi la forza navale inglese, comprendente le Nb *Warspite* e *Valiant* e le citate unità minori. Destinazione Malta.

Alle 10.00 comparvero da nord le Tp *Libra* e *Orione*, che essendo a corto di nafta furono avviate a Bona per rifornirsi.

Alle 15.00 l'amm. Cunningham, che stava defilando su un avviso-scorta di contro bordo alla formazione, segnalò all'amm. Oliva per il tramite del cap. vasc. Brownrigg il suo rincrescimento per la perdita della *Roma*. L'amm. Oliva, per lo stesso tramite, rispose subito ringraziando per il cortese messaggio.

Successivamente l'amm. Cunningham informò che il gen. Castellano, membro della Commissione di armistizio, era a Biserta.

Il mattino del giorno 11 le navi giunsero a Malta, dove trovarono, già arrivate da Taranto, ancorate a Madalena Bay, le navi *Duilio*, *Doria*, *Cadorna*, *Pompeo Magno*, *Da Recco*. Alle ore 09.00 gli incrociatori dettero fondo all'ancora a Saint Paul Bay, eccetto l'*Eugenio* che entrò alle 09.50 nel porto di La Valletta insieme colle due corazzate della 9ª Divisione. Queste ultime nel pomeriggio si trasferirono verso le ore 16 a Marsa Scirocco.

Poco dopo si presentò sull'*Eugenio* un capitano di vascello britannico, che lesse all'ammiraglio un messaggio del Comandante in Capo delle Forze Alleate nel Mediterraneo, gen. Eisenhower, che esprimeva il suo apprezzamento per la lealtà con cui la Flotta italiana aveva ottemperato alle clausole d'armistizio, e deprecava l'attacco proditorio germanico con la conseguente perdita della *Roma*.

Immediatamente l'amm. Oliva col capitano di vascello e con Brownrigg si recava sulla *Duilio*, per presentarsi all'amm. Da Zara, che era più anziano di lui, e all'amm. Da Zara fu consegnato — dopo letto — il messaggio di Eisenhower.

Nel pomeriggio l'amm. Da Zara fu invitato dall'amm. Cunningham ad un colloquio.

« Una barca a vapore — la tradizionale barca a vapore degli Inglesi, lenta e panciuta, col suo bravo fumaiolo di ottone — mi porta a terra (scrisse l'amm. Da Zara).

« Sta partendo un convoglio. Alla fonda nell'avamposto, che è come dire in mare aperto, ci sono una cinquantina di piroscafi, una portaerei e le due Nb. *Valiant* e *Warspite*...

« In porto sono ormeggiate la *Nelson*, la *King George* e vari incrociatori.

« Alla banchina è ad attendermi il Capo di S.M. dell'amm. Cunningham e c'è un picchetto d'onore comandato da un ufficiale. Passo in rivista il picchetto, fatto segno al fuoco di fila di una numerosa schiera di fotografi e di reporters cinematografici, e quindi un'automobile mi porta verso Lascaris Barracks, sede del Quartier Generale.

« Traversiamo La Valletta. Le strade sono qua e là ancora ingombre di macerie e le distruzioni appaiono molte e di grandi proporzioni.

« Gli uffici del Quartier Generale sono tutti scavati in caverna e per raggiungere la sede del Comando attraversiamo una lunga galleria, sulla quale si aprono le porte degli uffici. L'amm. Cunningham mi riceve in una camera disadorna dalle pareti ricoperte di grandi carte geografiche...

« Intorno ad un grande tavolo rettangolare sediamo l'amm. Cunningham, io, i due capi di S.M. dell'ammiraglio, l'ammiraglio intendente di Malta, il capo di S.M. dell'ammiraglio comandante la Piazza, che è attualmente a Taranto, il mio capo di S.M. cap. freg. Morabito e il ten. vasc. Bacchetti.

« L'amm. Cunningham prende la parola e mi legge il messaggio di Eisenhower, a cui egli si associa pienamente e aggiunge l'espressione del suo particolare rincrescimento per la perdita della *Roma*.

« Lo ringrazio e lo prego di volersi rendere interprete dei miei ringraziamenti presso il gen. Eisenhower per la partecipazione al nostro tutto. Per quel che riguarda la scrupolosa esecuzione delle clausole dell'armistizio, gli dico che la Marina non ha fatto che obbedire agli ordini del Re.

« Esaurita questa prima parte del cerimoniale, l'amm. Cunningham mi domanda se sono a conoscenza delle clausole dell'armistizio. Gli rispondo che dal mio Governo ho avuto soltanto la comunicazione che le clausole in parola *non contemplano* l'ammmainata della bandiera e la consegna delle navi.

« La mia replica garbata nella forma, ma recisa nel tono, lascia l'ammiraglio un po' interdetto. Dopo un attimo d'indecisione si volge verso il suo capo di S.M. e quindi mi porge le norme dell'armistizio e mi invita a prenderne conoscenza.

« Leggo attentamente, una per una le varie clausole, e quando ho finito l'amm. Cunningham riprende pacatamente il suo discorso.

« Mi dice prima di tutto che non è sua intenzione di tenere a bordo delle nostre navi la guardia di marinai inglesi e che, sebbene non abbia avuto istruzioni dal suo Governo, darà disposizioni perché siano ritirate. Successivamente passa a precisare le norme per rendere di pratica attuazione il disarmo delle varie unità. Toppe, acciarini, inneschi, cariche di distruzione dovranno essere sbarcate nelle località di dislocazione delle navi. Saranno reimbarcate in caso di trasferimento. Il disarmo delle unità sarà fatto sotto la responsabilità dei Comandi di bordo. Se sarà giudicato necessario, un ufficiale inglese potrà effettuare di tanto in tanto una visita di controllo.

« Tutte queste richieste sono perfettamente eque e non ho nulla da obiettare. Inoltre esse dimostrano una comprensione e un senso di così diffusa fiducia che non mi aspettavo.

« Esaurito il tema, l'ammiraglio mi informa che è sua intenzione dislocare ad Alessandria le unità della 9ª Divisione, 4 Inc e 6 Ct.

« Le unità dovrebbero partire domani nel pomeriggio insieme colla Squadra dell'amm. Bissit imbarcato sull'*Howe* e mi prega di voler dare gli opportuni ordini. Ad eccezione di un ufficiale di collegamento, che imbarcherà sull'*Eugenio di Savoia*, nessun altro ufficiale inglese imbarcherà sulle navi italiane.

« Il colloquio è finito. Attraverso la lunga galleria l'amm. Cunningham mi riaccompagna fino all'automobile e mi saluta con molta cortesia di forma...

« Spogliata dalle forme di un'etichetta tradizionale, l'accoglienza è stata in complesso cortese e corretta ».

6° IL TRASFERIMENTO DELLA 5ª DIVISIONE DA TARANTO A MALTA.

L'amm. Da Zara era ritornato a Taranto dalla riunione di Roma verso le 19 dell'8 settembre, andando subito a bordo della *Duilio*, sua nave ammiraglia. La forza navale da lui comandata, costituente un reparto distaccato delle Forze Navali da battaglia, era costituita da:

- 5ª Div.: *Duilio*, *Doria*;
- Gruppo II: *Cadorna* (c. amm. Giovanni Galati), *Pompeo Magno*, *Scipione Africano*;
- Ct *Da Recco* (aggregato alla partenza per Malta).

Quando giunse a bordo la notizia dell'armistizio, gli uomini rimasero muti e disciplinati, fiduciosi delle decisioni che avrebbero preso, i loro comandanti.

Per il mattino dopo, 9 settembre, l'amm. Da Zara aveva convocato i comandanti delle sue navi. Mentre era in corso la riunione, nella quale i comandanti si mostravano propensi ad affondare le navi, giunse l'ordine in parte indecifrabile di partire per Malta. Chiariti in seguito a collazione e ripetizione i gruppi indecifrabili, l'esigenza di obbedire, anziché di affondare le navi, cominciò a delinearsi nell'animo dell'amm. Da Zara che si recò anche dal Comandante in Capo del Dipartimento amm. Bruto Brivonesi per essere confortato dal suo parere. Al colloquio partecipò anche il Comandante Militare Marittimo, amm. Giuseppe Fioravanzo. L'ammiraglio Da Zara si convinse molto presto che sul sentimento, ancora prevalente fra i comandanti, di amor proprio e di fiera contraria alla partenza per una base inglese, doveva prevalere quello dell'obbedienza agli ordini del Re e del Governo. Ciò, che convinse lui stesso e che gli permise di indurre tutti i suoi dipendenti a superare ogni dubbio sul comportamento da assumere, fu la frase «da clausole armistizio est esclusa cessione navi et abbassamento bandiera», contenuta nell'ordine di partenza. Soltanto l'amm. Galati ottenne di sbarcare, non sentendosi l'animo di partire anche senza cedere gli incrociatori né ammainare la bandiera.

L'amm. Da Zara aveva deciso di partire alle 17.00. Ma quando Marina Taranto gli comunicò che era in vista la preannunciata Squadra alleata con un convoglio, diede ordini per affrettare la partenza. Le unità lasciarono in successione le boe in Mar Grande, a cominciare dalle 16.18 e alle 17.00 erano fuori dell'ancoraggio, accostando verso nord-ovest per uscire dal Golfo di Taranto lungo

le rotte di sicurezza costiere dal lato di Metaponto e della Calabria. La F.N. inglese era in vista verso sud, provenendo invece dal lato pugliese del Golfo.

La navigazione si svolse senza incidenti, salvo l'attacco di 4 caccia-bombardieri tedeschi che si lanciarono in picchiata sulla *Duilio* alle 18.56: una bomba cadde 20 metri sulla dritta della nave, che stava accostando d'urgenza sulla sinistra, ed un'altra cadde trenta secondi dopo 30 metri di prua. Poi i velivoli si allontanarono, inseguiti dal fuoco c.a. di tutte le unità. Alle 06.45 del 10 fu avvistato un ricognitore inglese che seguì a distanza la F.N.

Alle 09.30 fu visto un Ct britannico, che fece il segnale di riconoscimento e si mise di prua alle nostre unità.

Una formazione di 8 cacciatori inglesi sorvolarono per qualche tempo la formazione verso mezzogiorno.

Alle 16.25 otto Mas inglesi si misero di fianco alle navi e alle 16.55 il Ct fu sostituito da una nave-pilota. Malta era in vista.

Le navi fermarono le macchine davanti a La Valletta. Salì sulla *Duilio* un capitano di fregata con altri tre ufficiali ed alcuni marinai armati. Le navi andarono quindi alla fonda nella baia di Maddalena. Scrisse l'amm. Da Zara:

« Il capitano di fregata recava una lettera, scritta in italiano, firmata dal Capo di S.M. dell'amm. Power comandante la base di Malta (che, come si vedrà, era a bordo delle navi inglesi dirette a Taranto).

« La lettera diceva:

”Conforme alle condizioni dell'armistizio, che è stato firmato dai nostri Governi, ho nominato il comandante M. J. Ross ufficiale della guardia sulla nave da Lei comandata. Egli ha ricevuto ordine di far eseguire le seguenti misure:

a) i congegni di chiusura dei cannoni (salvo quelli dei cannoni antiaerei) devono essere tolti;

b) tutti i velivoli devono essere resi inefficienti;

c) tutti gli apparati r.t. ed r.t.f. devono essere messi fuori servizio;

d) militari di guardia e di vigilanza saranno appostati a bordo.

”Per quanto sopra Le chiedo di fornirgli tutte le facilitazioni e piena assistenza nell'eseguire i suoi doveri.

”I necessari rifornimenti di viveri e di nafta Le saranno forniti sulla Sua richiesta, la quale dovrebbe essere diretta all'ufficiale della

guardia. Egli farà trasmettere i necessari segnali alle Autorità a terra. F.to Edwards".

« Acconsento senza menomamente discutere alle varie richieste inglesi e dò al comandante Ross tutte le possibili facilitazioni, perché egli possa mandare ad esecuzione il suo mandato.

« Più tardi sono informato che le misure adottate si sono ridotte ad una pura e semplice formalità ».

Del primo contatto avuto successivamente dall'amm. Da Zara coll'amm. Cunningham si è già detto.

La *Cesare*, appartenente alla 5^a Divisione, era distaccata a Pola, in lavori con equipaggio ridotto e — come si è visto — alle ore 09.00 del mattino del 9 l'amm. Da Zara le aveva ordinato di raggiungere a Malta la Divisione. Comandava la nave il cap. freg. Vittore Carminati.

Essa lasciò Pola alle 16.00 del 9, scortata dalla torp. *Sagittario* e dalla corv. *Urania*, coll'ordine dato da Marina Pola di toccare Cattaro per rifornirsi e ricevere colà ulteriori istruzioni per la prosecuzione del viaggio.

Dalle 07.00 del 10 un ricognitore tedesco seguì la nave. Alle 12.15 la *Cesare* avvistò la nave appoggio - aerei *Miraglia*, che — proveniente da Venezia — dirigeva anch'essa per Cattaro. Questa, che aveva a sua volta avvistato la *Cesare*, le si aggregò costituendo un gruppo il cui comando fu assunto dal cap. vasc. Gaetano Correale, comandante della *Miraglia*.

Poco dopo giunse l'ordine di Supermarina di andare a Taranto anziché a Cattaro, ordine che fu confermato da Marina Brindisi alle 16.55. Il gruppo giunse a Taranto il giorno 11 alle ore 14.

Durante la traversata cinque bombardieri tedeschi avevano eseguito un lancio di bombe alle 13.45 del 10, prendendo particolarmente di mira la *Cesare* senza colpirla. Tutte le unità avevano intensamente reagito col fuoco e colla manovra, colpendo probabilmente qualche velivolo. Finito l'attacco, altri ricognitori tedeschi le seguirono fino al tramonto.

Sulla *Cesare*, prima dell'incontro colla *Miraglia*, si era avuto un episodio di dissidenza provocato da alcuni ufficiali con alcuni sottufficiali, che — nell'ignoranza delle clausole d'armistizio — credevano di dover consegnare la nave agli Inglesi e volevano dirottarla verso la costa italiana per autoaffondarla. Il comandante venuto a conoscenza del grave fatto e avendo nel frattempo intercettato le successive comunicazioni chiarificatrici di Supermarina, riunì

il mattino del 10 verso le ore 8 l'equipaggio, lesse le comunicazioni ricevute, le commentò e riportò tutti nell'alveo della disciplinata obbedienza. L'incidente fu giudicato con indulgenza dalle Alte Autorità della Marina, dopo esperite esaurienti indagini, in considerazione della lodevole natura del sentimento che aveva animato il gruppo dei dissidenti.

Da Taranto *Cesare* e *Miraglia* proseguirono per Malta alle 14.00 del giorno 12, scortate da un Cant. Z 506 antisom. Alle ore 07.25 del 13 incontrarono presso Capo Passero, come previsto, una formazione inglese comprendente la *Warspite* e 4 Ct; le si accodarono e poco dopo mezzogiorno dello stesso giorno 13 giunsero a Malta.

7° IL SALVATAGGIO DEI NAUFRAGHI DELLA *Roma* E LE VICENDE DELLE UNITÀ CHE LO EFFETTUARONO.

a) *Le operazioni di salvataggio.*

Appena la 12^a sq. Ct « Mitragliere », il *Regolo* e il Gruppo torpediniere « Pegaso » ebbero ricevuto l'ordine dato dall'amm. Oliva poco dopo le ore 16 (V. par. 5 - d) di andare in soccorso della *Roma*, diressero verso di essa, che era ben visibile per l'alta colonna di fumo che la sovrastava.

La 12^a squadriglia, che era immediatamente di prua alla 9^a Divisione, fu la prima a giungere sul punto in cui la *Roma* era in procinto di affondare: quasi contemporaneamente vi giunse l'*Attilio Regolo*. Queste unità ricuperarono in totale 520 naufraghi, in parte feriti gravi, fra i quali il cap. vasc. Adone del Cima comandante della *Roma*, che morì sul *Mitragliere*, così ripartiti:

277 sul <i>Mitragliere</i>	112 sul <i>Carabiniere</i>
108 sul <i>Fuciliere</i>	23 sul <i>Regolo</i>

Il gruppo delle torp. « Pegaso » (cap. freg. Riccardo Imperiali), essendo arretrato in coda alla formazione, fu l'ultimo a giungere. La *Libra* (che era già stata aggregata al gruppo) e la *Orione*, per irregolare funzionamento dell'apparato motore, rimasero indietro e finirono per perdere il contatto colle altre unità del gruppo: *Pegaso*, *Orsa*, *Impetuoso*.

Perciò soltanto queste tre unità eseguirono le operazioni di salvataggio, protraendole fino a che non furono certe che non vi era

più nessun uomo da salvare: fra tutte e tre recuperarono 102 persone.

In totale, su 1948 persone imbarcate sulla *Roma*, si ebbero 1352 morti, dei quali 1326 all'atto dell'affondamento e 26 tra i 622 naufraghi recuperati. Tra i morti furono tutti coloro che facevano parte del Comando della F.N. (perché chiusi nel torrione di comando) e la maggior parte degli ufficiali e dei sottufficiali della nave.

b) *La vicenda del gruppo « Mitragliere ».*

Alla fine delle operazioni di salvataggio il comandante Marini aveva perduto di vista la Forza Navale ed aveva a sua conoscenza soltanto i seguenti elementi:

— ignoranza delle clausole dell'armistizio, ma conoscenza delle direttive date dall'amm. Bergamini nelle riunioni dei comandanti prima della partenza;

— l'intercettato segnale dell'amm. Biancheri all'amm. Oliva, che proponeva di rientrare a La Spezia;

— l'intercettato segnale dell'amm. Oliva che ordinava alle 16.24 alla F.N. di assumere rotta verso ovest;

— la constatazione che la F.N. in allontanamento doveva essere sotto nuovi attacchi, dato il violento fuoco antiaereo osservabile;

— non conoscenza degli ordini che poteva avere il gruppo « Pegaso »;

— dubbio che La Maddalena fosse in mano tedesca, desunto dal messaggio di Supermarina delle 13.20 parzialmente intercettato.

Assunto alle 18.15 il comando di tutte le unità (1), dette libertà di manovra al gruppo « Pegaso », che non avrebbe potuto raggiungere il *Regolo* e i 3 Ct per l'inferiore velocità delle torpediniere da scorta, e colle altre quattro navi diresse verso nord.

Non riuscendo a comunicare coll'*Eugenio* per riceverne ordini, il comandante Marini telegrafò colla radio principale alla 7^a Divi-

(1) Il comandante del *Regolo* era il cap. freg. Notarbartolo, ma vi era imbarcato come capogruppo degli incrociatori leggeri il cap. vasc. Garofalo, più anziano di Marini. Proprio alle 18.15 quest'ultimo era venuto a sapere che alla partenza da Genova del *Regolo*, il cap. vasc. Garofalo non era a bordo. Infatti egli si trovava sull'*Italia*, perché il *Regolo*, a causa di inconvenienti nell'approntamento, era partito con ritardo raggiungendo la Forza Navale in mare, e l'amm. Bergamini aveva voluto che il cap. vasc. Garofalo fosse presente in mare fin dal primo momento.

sione e a Supermarina, alle 18.54: « Ultimato recupero naufraghi. Ore 18.15 *Mitragliere*, *Regolo*, *Fuciliere* e *Carabiniere* dirigono rotta 10° velocità 22 da posizione approssimata lat. 41°26' long. 7°48' [25 miglia a nord-ovest dell'estremo settentrionale dell'Asinara] ». A questo telegramma fu dato il ricevuto alle 18.58.

La rotta scelta conduceva verso l'Alto Tirreno, in base al concetto di sbarcare i naufraghi al più presto e all'idea di riunirsi alla F.N. che — secondo la proposta Biancheri a Oliva — poteva darsi fosse in rotta per La Spezia.

Ritardando a giungere istruzioni, il comandante Marini alle 19.20 insistette con un nuovo telegramma: « Scopo diradamento unità et sbarco feriti gravi dirigerei Livorno ». Il « diradamento unità » si riferiva all'opportunità di non congestionare La Spezia con troppe navi, nella ipotesi che vi fosse diretta la Squadra.

Successivamente il comandante Marini, intuendo che gravi fatti fossero in corso nella penisola così da ostacolare il libero uso dei collegamenti r.t., pensò di andare a Portoferraio; lo comunicò alle 21.30 agli altre tre comandanti, chiedendone il parere, che fu concorde col suo.

Poco dopo intercettò un segnale di Supermarina diretto al *Pegaso*, con protocollo orario 192109, che diceva: « Tedeschi stanno entrando Roma alt Stazione r.t. San Paolo occupata alt Prevedo eventualità non poter più esercitare comando alt. Milano ». (Son queste le due frasi, che secondo la relazione dello *Scipione* concludevano il lungo messaggio diramato da Supermarina alle 20.25).

Quest'intercettazione fu per il comandante Marini la rivelatrice di una situazione nazionale molto complessa, che lo rese assai perplesso sull'opportunità di continuare a navigare verso un porto italiano. Egli ignorava le clausole dell'armistizio e sapeva soltanto, per bocca dell'amm. Bergamini, che le navi non dovevano essere consegnate a nessuno: né ai Tedeschi, né agli Inglesi. Ignorando quali dei due contendenti avrebbe trovato nel porto di approdo in Italia, decise di dirigere verso un porto neutrale e alle 22.50 mise a 28 nodi la prora verso le Baleari, dopo aver consultato in radiotelegrafia gli altri comandanti.

Alle 01.45 decifrò un nuovo dispaccio di Supermarina, diretto al *Mitragliere* e al *Regolo*, non provvisto però della parola convenzionale Milano: « Nave ospedale nazionale dirige Bona. Non approdate porti Corsica aut Sardegna et date notizie telegrafando a parte nome ufficiali salvati ». La mancanza della parola « Milano » fece sospettare al comandante Marini che il dispaccio fosse apocrifo,

non rispose e proseguì per le Baleari, dove con la velocità di 28 nodi sarebbe giunto all'alba, al riparo da attacchi aerei nemici.

Durante la traversata notturna fu seguito da ricognitori, che alle prime luci dell'alba del giorno riconobbe per inglesi.

Alle ore 8 del 10 settembre le quattro navi condotte dal capitano di vascello Marini entrarono a Port Mahon.

Queste quattro unità, più altre cinque di cui sarà detto fra breve, rimasero internate in Ispagna per 16 mesi e 5 giorni, cioè fino al 15 gennaio 1945, quando poterono lasciare i porti d'internamento andando ad Algeri, dove giunsero il 19 gennaio, per poi riprendere il loro posto tra le navi già cobelligeranti da tanto tempo cogli Alleati nella guerra di liberazione del Paese.

L'odissea spirituale degli uomini e le intricate vicende politiche, che caratterizzarono il lungo internamento fino alla partenza, meriterebbero da sole un intero volume: ma ogni lettore colla sua sensibilità di italiano, può ben immaginare che cosa possa aver sofferto un gruppo di circa 1300 ufficiali e marinai, avulso dalla Patria combattente, in un ozio forzato e senza sapere se e quando avrebbe potuto ritornare alla vita attiva.

c) *La vicenda del gruppo « Pegaso ».*

Ultimato il salvataggio del personale della *Roma*, perdute di vista *Libra* e *Orione* (che, come si è detto, andarono a Bona), perduta di vista anche la F.N., ricevuta alle 18.15 libertà di manovra dal Comando 12^a sq. Ct, si presentò anche al comandante Imperiali il problema della direzione da prendere e del porto dove approdare colle unità che aveva con sé: *Pegaso*, *Impetuoso*, *Orsa*.

Egli ricevuto il dispaccio di Supermarina delle 19.21 (già citato) e intercettate notizie radio circa l'entrata di truppe tedesche in tutti i porti italiani del Tirreno, pensò che gli era impossibile andare in uno qualsiasi di tali porti, dove sarebbe stato costretto ad autoaffondare le torpediniere per non farle cadere in mano tedesca.

Invano chiese ordini a Supermarina e alla 7^a Divisione: nessuna risposta gli pervenne. Ciò gli fece supporre che Supermarina non fosse più in grado d'impartire ordini o che la 7^a Divisione, con la F.N. di cui si era posta la testa, non avesse più necessità della cooperazione del gruppo « Pegaso » o che tra Supermarina e la F.N. fossero in corso trasmissioni r.t. per lui indecifrabili. Ad ogni modo, il comandante Imperiali decise di proseguire per nord-ovest, nella direzione cioè in cui aveva visto allontanarsi la F.N. prima della

perdita del contatto e poi aveva veduto sparire anche il gruppo « Mitragliere ».

Lungo questa rotta, tra le 19 e le 20, le tre torpediniere furono insistentemente attaccate da numerosi velivoli tedeschi. E' interessante riportare la descrizione che degli attacchi fece il comandante Imperiali:

« Le unità del gruppo manovrano senza tregua ed eseguono un intenso fuoco contraereo. Molte bombe cadute vicinissime alle navi ed in ispecie alcuni alianti - razzo che venivano distaccati dagli aerei ad una quota apprezzata di 3000 metri e che picchiavano quindi sulle navi... queste bombe - razzo erano di una precisione straordinaria e cadevano a pochi metri dalle navi, nonostante le manovre eseguite alla massima velocità e con tutto il timone...

« Si è apprezzato che durante il combattimento siano stati abbattuti tra *Pegaso* e *Impetuoso* tre aerei; il comandante dell'*Orsa* dice di averne abbattuti altri due.

« Gli alianti - razzo, che per la prima volta vedevamo impiegati, erano di dimensioni leggermente inferiori ad un aereo da caccia... essi manovravano per seguire il bersaglio. In primo tempo avevo creduto che fossero aerei da caccia, che mirassero a mitragliarci, ma poi ogni dubbio fu eliminato...

« Contemporaneamente a questa nuova forma di bombardamento eravamo attaccati dai caccia e dai bombardieri... ».

L'*Orsa* (cap. corv. Gino del Pin) alle 20.30 si allontanò verso le Baleari, perché — verificata la rimanenza di nafta — aveva constatato che non poteva raggiungere nessun altro porto sicuro: dette fondo alle 10.23 del mattino successivo, 10 settembre, nella baia di Pollensa (Maiorca) presso l'isolotto Formentor, dopo aver informato Supermarina alle 08.49 della decisione presa, motivandola.

Alle 01.30 del 10 il comandante Imperiali, sentito anche il parere del cap. corv. Cigala Fulgosi, comandante dell'*Impetuoso*, decise di dirigere per le Baleari, perché avendo anche intercettato il messaggio di Cunningham lo aveva interpretato come un invito a consegnare le navi.

Nel frattempo aveva più volte chiesto ordini alla 7ª Divisione e a Supermarina, senza avere risposta.

Alle 07.37 ricevette da Supermarina la richiesta di dare notizie: ciò gli fece capire che i suoi telegrammi non erano stati ricevuti. Non contenendo il messaggio la parola Milano, rispose evasivamente alle 07.50 « sono con *Impetuoso* pregasi dare ordini ». Finalmente alle 08.37 gli pervenne da Supermarina un ordine che si era incrociato

col messaggio della *Pegaso* delle 07.50 ora citato, perché portava la stessa ora di compilazione: « Con naufraghi dirigete Bona dove troverete nave ospedale italiana alt Arrivate nelle ore diurne alt. Milano ».

Egli era ormai nelle acque territoriali delle Baleari e decise d'accordo con Cigala Fulgosi di recarsi a Pollensa, dove giunse alle 11.15. Convocò subito il comandante dell'*Orsa*, che gli comunicò di essere in attesa della risposta alla sua richiesta di nafta e di acqua per proseguire.

Intanto intercettò anche un telegramma circolare di Supermarina, compilato alle 10.00, che ordinava a tutte le navi di non approdare a Genova, Civitavecchia, Livorno, Maddalena, Tolone, perché occupate dai Tedeschi.

Alle autorità spagnole il comandante Imperiali chiese il ricovero in ospedale dei feriti, lo sbarco dei naufraghi e il permesso di rimanere 24 ore in rada. Esagerò il numero di coloro che dovevano sbarcare per potervi mescolare componenti degli equipaggi e semplificare il problema dell'autoaffondamento. Data l'importanza di questa decisione, presa d'accordo dai due comandanti della *Pegaso* e dell'*Impetuoso*, conviene riportare le parole del comandante Imperiali:

« Il problema dell'*Orsa* si presentava più facile, dato che esisteva la necessità di rifornimento: ci era stato riferito che tale richiesta difficilmente poteva essere soddisfatta e di conseguenza era possibile per l'*Orsa* permanere in porto senza subire l'internamento e guadagnare così tempo. Il caso della *Pegaso* e dell'*Impetuoso* doveva essere invece risolto entro 24 ore.

« Col comandante Cigala esaminiamo a lungo le possibilità, che si riducevano alle seguenti:

1° considerare autentico l'ordine di dirigere a Bona e di arrendersi agli Inglesi [egli ignorava la non consegna delle navi e il non abbassamento della bandiera];

2° tornare in un porto italiano occupato dai Tedeschi;

3° fare internare le navi;

4° autoaffondare le navi.

« Come ho fatto rilevare più sopra, l'autenticità del telegramma di Supermarina ricevuto alle 08.37 era discutibile dopo la notizia della sera precedente (telegramma delle 19.21) che informava della conquista da parte tedesca di Radio San Paolo...

« Ho già accennato prima che era nostro convincimento che la situazione politica e militare spagnuola fosse troppo debole per con-

sentire a questo governo una politica di assoluta neutralità: prima o dopo la Spagna avrebbe ceduto alle pressioni diplomatiche e le nostre navi sarebbero state consegnate all'uno o all'altro dei belligeranti.

« Risolti a non voler dare al nemico le nostre navi e i nostri equipaggi che avevano fino a quel momento fatto onore all'Italia e alla Marina, concludemmo che non potevamo scegliere alcun'altra via onorevole oltre a quella di affondarle.

« Restava però il dubbio che questo nostro gesto potesse danneggiare in qualche modo la politica del nostro Governo e le clausole, a noi sconosciute dell'armistizio. Era perciò necessario dare al nostro gesto una veste ufficiale che potesse essere sufficiente a giustificarlo. Perciò esagerammo le piccole avarie riportate nel combattimento aereo-navale fino a farle diventare di entità tale da non consentire di proseguire per la missione ordinataci [cioè di andare a Bona]. Compilammo a quest'uopo il telegramma che lanciai alle 05.03 dell'11, poco prima di ordinare l'affondamento della nave ».

Il telegramma, diretto a Supermarina, diceva: « Causa gravi avarie riportate in combattimenti e dati avvistamenti *Pegaso* e *Impetuoso* impossibilitati proseguire missione autoaffondati fuori acque territoriali Maiorca ore 05.00 dell'11 alt Naufraghi dirigono Pollensa ». Dalla documentazione non risulta che questa comunicazione sia stata ricevuta.

Le due torpediniere salparono alle 3 del mattino dopo aver trattenuto a bordo il minimo del personale necessario per la brevissima navigazione, e giunte in fondali superiori ai 100 metri si autoaffondarono: coloro che erano rimasti a bordo raggiunsero la terra colle imbarcazioni.

La decisione dei due comandanti fu conforme alle leggi dell'onore militare e come tale giudicata in sede d'inchiesta dalle Autorità della Marina: in assenza di sicure istruzioni, avevano scelta la soluzione più onorevole vincendo il senso di disperazione, se è lecita questa parola, che pervade un uomo di mare quando debba sacrificare la propria nave.

L'*Orsa* rimase invece a Pollensa, fu internata, passò alla dipendenza del gruppo « Mitragliere » e raggiunse Algeri con esso.

Prima di passare ad altro argomento conviene dire brevemente dell'*Ardimentoso* (cap. corv. Ravera), che pur facendo parte del gruppo « Pegaso » non partì da La Spezia insieme con questo.

L'*Ardimentoso* era arrivato a La Spezia alle 10.30 del giorno 8 da Marina di Carrara e il comandante si era subito presentato al

Comando in Capo del Dipartimento per chiedere l'immediata entrata in arsenale dell'unità, che dopo sei mesi di continua attività aveva — fra l'altro — una delle due motrici inutilizzabile per forti perdite di vapore ad una valvola di manovra. Appena ritornato a bordo, il comandante Ravera fece subito iniziare lo sbarco della nafta e lo smontamento della valvola, avendo avuto ordine di entrare il mattino dopo in bacino.

Appena sentito l'annuncio dell'armistizio, la nafta fu reimbarcata e fu tentata alla meglio la riparazione della valvola. Nessun ordine fu ricevuto a bordo, perché il servizio al radiosegnalatore era stato sospeso. D'altra parte il comandante Imperiali non pensò a sua volta di chiamare il comandante Ravera e questi ritenne di dover ricevere nuovi ordini dal Comandante del Dipartimento, al quale si era presentato.

In seguito a questi equivoci, l'*Ardimentoso* non partì insieme colle altre torpediniere: con una sola motrice la torpediniera non avrebbe potuto in ogni caso seguire la Forza Navale. Ma il comandante Ravera giudicò necessario lasciare La Spezia e ne partì alle 08.00 del 9 settembre per La Maddalena. Intercettato il messaggio di Supermarina delle 13.20, che dava la notizia dell'occupazione della Maddalena da parte tedesca e ordinava alle siluranti non aggredite alla Forza Navale da battaglia di andare a Portoferraio, direbbe per questa località che raggiunse alle 17.50. Riparata la valvola, ne ripartì alle 10.26 del giorno 11 insieme col gruppo « Aliseo », col quale giunse a Palermo alle 10 del 12, come si vedrà in seguito.

8° LA PERDITA DEI CT *Vivaldi* E *Da Noli* (Grafico n. 2).

Il 7 settembre, come si è veduto, Supermarina aveva disposto che questi due Ct (unici componenti della 16ª sq. Ct) si recassero a Civitavecchia in attesa d'imbarcarvi alti personaggi. Il *Vivaldi* (cap. vasc. Francesco Camicia) era a Genova per iniziarvi un periodo di 10 giorni di lavori; il *Da Noli* (cap. freg. Pio Valdambrini) era a La Spezia.

Nella riunione delle ore 18 a bordo della *Roma* l'8 settembre, l'amm. Bergamini aveva confermato al comandante Valdambrini l'ordine di partire per Civitavecchia e per mezzo dell'amm. Biancheri (che era a Genova coll'8ª Divisione) lo aveva confermato al *Vivaldi*.

Alle 23.15 dell'8 settembre i due Ct si riunirono poco a sud di La Spezia e proseguirono insieme per Civitavecchia. Il *Vivaldi* era in efficienza ridotta: tra l'altro aveva fuori servizio le dinamo azionate da motori Diesel.

Durante la traversata i Ct ricevettero da Supermarina, nella giornata del 9 settembre, i seguenti successivi ordini:

- alle 07.41 di dirigere per La Maddalena;
- alle 10.38 di riunirsi alla Squadra da battaglia;
- alle 14.14 di proseguire per Bona aggregandosi possibilmente alla Squadra da battaglia;
- alle 14.33 di uscire dall'estuario della Maddalena verso ponente, affondando durante il passaggio tutti i mezzi tedeschi che stavano trafficando tra la Sardegna e la Corsica (per trasferire in Corsica, come si vedrà, le truppe germaniche che erano in Sardegna). (1)

Il capo squadriglia (cap. vasc. Camicia) avendo intercettato la notizia — data alle 13.00 dalla Cv *Danaide* a Supermarina — dell'occupazione tedesca della Maddalena, trovò logico quest'ultimo ordine.

Appena esso fu decifrato, i due Ct accostarono per le Bocche di Bonifacio. Verso le 16 incontrarono le Cv *Danaide* (su cui era imbarcato il cap. freg. Corvetti, comandante del 7° gruppo antisom con sede a La Maddalena) e *Minerva*, che stavano trasferendosi da La Maddalena a Portoferraio, dove giunsero la sera alle 22.40, e che confermarono l'occupazione tedesca della Maddalena.

Alle 16.20, marciando a 23 nodi con tre caldaie su quattro in funzione, i due Ct imboccarono le Bocche di Bonifacio (V. grafico n. 2) seguendo le rotte di sicurezza e avendo il personale a posto di combattimento.

Poco prima di oltrepassare Razzoli — scrisse il comandante Camicia — si avvistano due natanti in sezione diretti verso la Corsica.

« Alle 16.50, quando alla distanza di 8-9000 metri, apro il fuoco a sinistra coi tre complessi da 120 mm sui detti natanti, che risultano essere una motosilurante e una motozattera. Il tiro dalla

(1) Alle 13, mentre erano in rotta per La Maddalena, i Ct avevano veduti alcuni velivoli ad alta quota e poco dopo avevano notato in acqua, abbastanza vicine, esplosioni come di bombe o di mine, nonché colonne d'acqua come di colpi di piccolo calibro; ma non avevano udito il sibilo delle bombe né avevano veduto di dove si stesse sparando nella loro direzione.

terza salva in poi inquadra perfettamente i bersagli. Dopo l'ottava salva nella zona si vede solo la motozattera, che ha invertito la rotta, è sbandata e fa fumo. Sospendo il tiro. Si vedono diversi aerei a bassa quota lungo le coste della Corsica; essi si tengono fuori portata delle nostre mitragliere.

« Alle 17.00 si apre il fuoco coi tre complessi da 120 mm e colle mitragliere in campo su di una motosilurante e poi su due motozattere, che si avvistano sotto la costa della Corsica. Il tiro è molto ben centrato fin dalle prime salve; le due motozattere sembrano ambedue decisamente colpite.

« Violenta reazione da parte delle unità contro le quali si spara e da parte di alcune batterie situate sulla costa meridionale della Corsica, che sulle prime non si riesce ad individuare.

« Aumento la velocità a 25 nodi e cerco di tenermi largo dalla costa, per quanto lo consente la posizione delle mine; quando ambedue le motozattere sono scadute di poppa, apro il tiro contro la batteria di terra che si è potuta individuare.

« La nave viene colpita da colpi di mitragliera e di piccolo calibro a poppa; diverso personale, specie degli armamenti delle due mitragliere poppiere, viene messo fuori combattimento.

« Alle 17.15 arrivano colpi di piccolo calibro in caldaia n. 1 e nello scudo del pezzo di prora, provocando incendio e inutilizzazione della caldaia n. 1, forti perdite di vapore ed inutilizzazione delle turbodinamo, nonché inutilizzazione del complesso da 120 di prora con molti morti e feriti. [La nave rimane senza energia elettrica, essendo le Diesel-dinamo — come si è detto — fuori servizio].

« Si dà ordine di accendere rapidamente la caldaia n. 4.

« La nave riduce di velocità e poco dopo anche la caldaia n. 2 dev'essere spenta per impossibilità del personale di restare nel locale, dato il grande aumento di temperatura provocato dall'incendio in caldaia n. 1 e dato che i ventilatori aspirano tutto il fumo ed i gas causati dall'incendio sotto il castello.

« Proietti da 88 colpiscono la nave poco sopra il galleggiamento a prora... provocando incendio.

« Anche la caldaia n. 3 dev'essere spenta, avendo ricevuto un colpo nel deposito nafta dal lato dritto. La nafta si è in parte sparsa nel locale della caldaia, provocando un principio di incendio quasi subito domato. Il colpo ha provocato anche avarie alle tubolature di alimento ausiliario di detta caldaia.

« Alle 17.30 la nave ha le macchine ferme per mancanza di vapore ed è ancora sotto il fuoco di una delle batterie della costa corsa.

Sfruttando il poco abbrivo rimasto, mi presento al vento, che nel momento spira leggero dal secondo quadrante, coprendomi verso la Corsica con nebbia di cloridrina e col denso fumo della caldaia in accensione.

« Nel frattempo il *Da Noli*, che ha preso parte al tiro contro le unità e le batterie dal lato della Corsica [mentre non aveva vedute le prime due unità dal lato opposto è quindi non aveva fatto fuoco], sembra anch'esso colpito; si larga dalla costa, mi sopravanza in velocità verso sud-ovest e fa molto fumo.

« Alle 17.50 una grande colonna d'acqua biancastra, come di esplosione di mina, avvolge il *Da Noli* che spezzato in due al centro affonda.

« Si vede molta gente in mare e poco dopo anche una motolancia in moto vicino alle zattere di salvataggio.

« Avendo la radio principale inutilizzata, trasmetto con radiosegnalatore (alimentato con batterie di riserva) a Supermarina e al Comando Squadra l'affondamento e la posizione del *Da Noli* e la posizione e le avarie del *Vivaldi*.

« Ad ogni schiarita della nebbia e del fumo che ci copre si riprende il tiro con i complessi di poppa e del centro contro la batteria di terra.

« Molti colpi ci cadono vicini e le loro schegge provocano altri feriti e altri morti a bordo, fra cui il sottoten. vasc. Caterini...

« La temperatura sotto il castello è soffocante;... nella caldaia n. 1 continua a divampare l'incendio.

« Autorizzo l'apertura della pioggia nel deposito munizioni di prora; non funzionando la manovra della pioggia e dato il continuo aumento della temperatura, il direttore del tiro procede ad allagare il deposito.

« Alle 18.10, dopo circa 20 minuti di sosta (mentre si accende la caldaia n. 4) si riattiva la caldaia n. 3, che aveva ancora una pressione residua di qualche Kg/cm². Si supplisce, cogli accumulatori rimasti efficienti, all'avaria dei circuiti di sicurezza. L'incendio sotto il castello è in diminuzione. Si dà ordine di sospendere ogni allagamento del deposito munizioni di prora.

« Assumo rotta ovest-sudovest per mettere al più presto la nave decisamente fuori portata delle batterie costiere, mentre si prepara il paglietto turafalle ».

Il *Da Noli*, prima di affondare per urto contro una mina, aveva avuto due colpi a bordo: uno sulla linea galleggiamento a poppa e uno a prora sotto il castello. Nessun uomo era rimasto offeso e l'urto

contro la mina avvenne mentre si stava tamponando la via d'acqua a poppa. Il comandante Valdambriani morì con buona parte del personale che era con lui sul ponte di comando.

Circa il numero e la specie di unità tedesche avvistate e colpite, molte divergenze vi sono negli interrogatori del personale superstite dei due Ct: entrambi i Ct hanno creduto di aver colpito varie unità e forse affondata qualcuna. E' poi risultato che nessuna di esse fu colpita, per quanto inquadrata dal tiro delle due navi italiane.

Riprendiamo ora la narrazione della vicenda del *Vivaldi*, che fu affondato dal personale di bordo alle 11.30 del giorno 10 per impossibilità di proseguire la navigazione intrapresa verso le Baleari. Esso si trovava circa 50 miglia a ponente dell'Asinara.

Alle 18.30 del 9 il *Vivaldi* assunse rotta 250°, verso Minorca a velocità di circa 10 nodi con una caldaia in funzione. Le condizioni della nave erano piuttosto gravi; ma avrebbe potuto fronteggiare la situazione, purché fosse assicurato il funzionamento di una caldaia.

Alle 19.15 avvistò nella foschia verso l'Asinara il gruppo « 12^a sq. Ct — Regolo », col quale ebbe uno scambio di segnali, che — per un insieme di equivoci e di malintesi — non ottenne lo scopo di far assistere il *Vivaldi* in difficoltà, né di far portare aiuto ai naufraghi del *Da Noli*, cui il *Vivaldi* non poteva provvedere, date le sue precarie condizioni, in acque minate e battute da artiglierie tedesche. (1)

Il *Pegaso*, che aveva ordine dal *Mitragliere* di recarsi a dare soccorso ai naufraghi del *Da Noli*, dovette rinunciarvi per gli attacchi aerei cui fu sottoposto fino a notte fatta: pensò che avrebbe potuto provvedere il *Vivaldi*, di cui ignorava le precarie condizioni avendolo veduto navigare verso ponente.

Tra le 19.00 e le 20.00 il *Vivaldi* fu sorvolato più volte dai velivoli che attaccavano il gruppo « Pegaso », appena in vista verso nord da bordo del Ct. Ad ogni sorvolo il Ct sparò intensamente colle armi contraeree, riuscendo a tener lontani gli attacchi finché alle 20.00 un aereo isolato gli lanciò una bomba così vicina che lo spostamento d'aria provocò la caduta in mare di una ventina di persone, cui fu

(1) Su equivoci e malintesi è stato accuratamente indagato da una Commissione d'inchiesta, la quale ha concluso nel senso di scagionare da ogni responsabilità i Comandi di tutte le unità implicate nella complessa e dolorosa vicenda.

lanciato un salvagente Carley, e che la concussioni spezzò alcune tubolature e fece incastrare alcune valvole. Come conseguenza, si arrestarono le pompe di alimento della caldaia n. 3, che fu dovuta spegnere.

Il resto della traversata, fino alle 05.30 del mattino (10 settembre), fu un alternarsi di speranze e di delusioni circa la possibilità di proseguire in rotta.

Alle 05.30 il comandante, colla nave immobilizzata, diede ordine di iniziare i preparativi per il suo abbandono e affondamento. Furono messi in mare la motobarca, la lancia di salvataggio, il battellino, sei Carley piccoli ed uno grande, tre zattere pneumatiche, sei zatterini di legno, quattro zattere improvvisate con legname disponibile: l'insieme era sufficiente per i 240 uomini circa, che erano rimasti vivi a bordo sui 280 presenti alla partenza da Genova (a una quarantina ammontava la somma dei morti in combattimento e degli sbalzati in acqua per la esplosione della bomba aerea).

Come si è accennato, alle 11.30 — dopo aver lanciato più volte all'aria col « tono di soccorso » il segnale r.t. indicante la posizione — il *Vivaldi* scomparve infilando in acqua la prora.

Il comandante, abbandonata a nuoto per ultimo la nave, prese posto sul battellino che giudicò essere il mezzo più pratico per potersi rapidamente spostare nella zona e sorvegliare il convoglio da lui composto, mettendo la lancia di salvataggio in testa colle varie zattere e i salvagente a rimorchio in fila unica.

Poco prima dell'abbandono totale della nave da parte del personale, un velivolo tedesco l'aveva sorvolata a bassa quota allontanandosi poi verso levante.

« La si è perduta pur avendo due caldaie, le motrici e i macchinari ancora in condizioni di poter funzionare, *per l'assoluta impossibilità di alimentare le caldaie sia di nafta sia di acqua* ».

E' superfluo dire che « il comportamento dell'equipaggio, sia durante il combattimento sia nelle successive vicende che hanno preceduto e seguito l'affondamento, come anche durante l'abbandono della nave, è stato disciplinatissimo e superiore ad ogni elogio ».

Va ricordato il luminoso episodio del capitano di corvetta Alessandro Cavriani e del capo meccanico Virgilio Fasan, i quali, abbandonata l'imbarcazione sulla quale si erano già posti in salvo, raggiunsero a nuoto la nave, nonostante i richiami del comandante, per rendere più sicuro e più rapido l'affondamento. « Ai naufraghi, che seguivano l'inabissarsi dell'unità riapparivano sul castello nell'im-

minenza dell'affondamento, diritti nel saluto alla bandiera cui offrivano l'olocausto di una nobile esistenza che avevano voluto legare al destino della nave » è detto nella motivazione della medaglia d'oro al valor militare concessa alla memoria di entrambi.

La teoria dei galleggianti si mise in moto verso la Sardegna, che era molto più vicina delle Baleari, mentre il comandante Camicia si preoccupò di meglio distribuire gli uomini e le provviste di viveri e di acqua fra i vari mezzi. Il mare era calmo e non c'era un alito di vento.

La navigazione, cominciata sotto sì favorevoli auspici, continuò poi con difficoltà crescenti tanto da diventare una vera odissea.

Lasciamo la parola al comandante Camicia:

« Ore 15.00 del 10. Un idrovolante trimotore tedesco ammara a circa 3000 metri. Mando la motobarca sottobordo coll'ordine di trasbordare i feriti. L'idro, dopo aver preso a bordo circa 20 persone, per la maggior parte ferite... decolla e si allontana verso nord-ovest.

« Ore 17.00 del 10. Altri tre idrovolanti trimotori tedeschi ammarano nelle vicinanze...

« Ore 17.50 del 10. Mentre sono ancora in atto le operazioni di trasbordo dei naufraghi giunge nella zona un quadrimotore americano, che effettua alcuni giri a bassa quota e poi inizia il mitragliamento degli apparecchi tedeschi che cercano di decollare e reagiscono con le armi di bordo. Gli aerei tedeschi vengono incendiati.

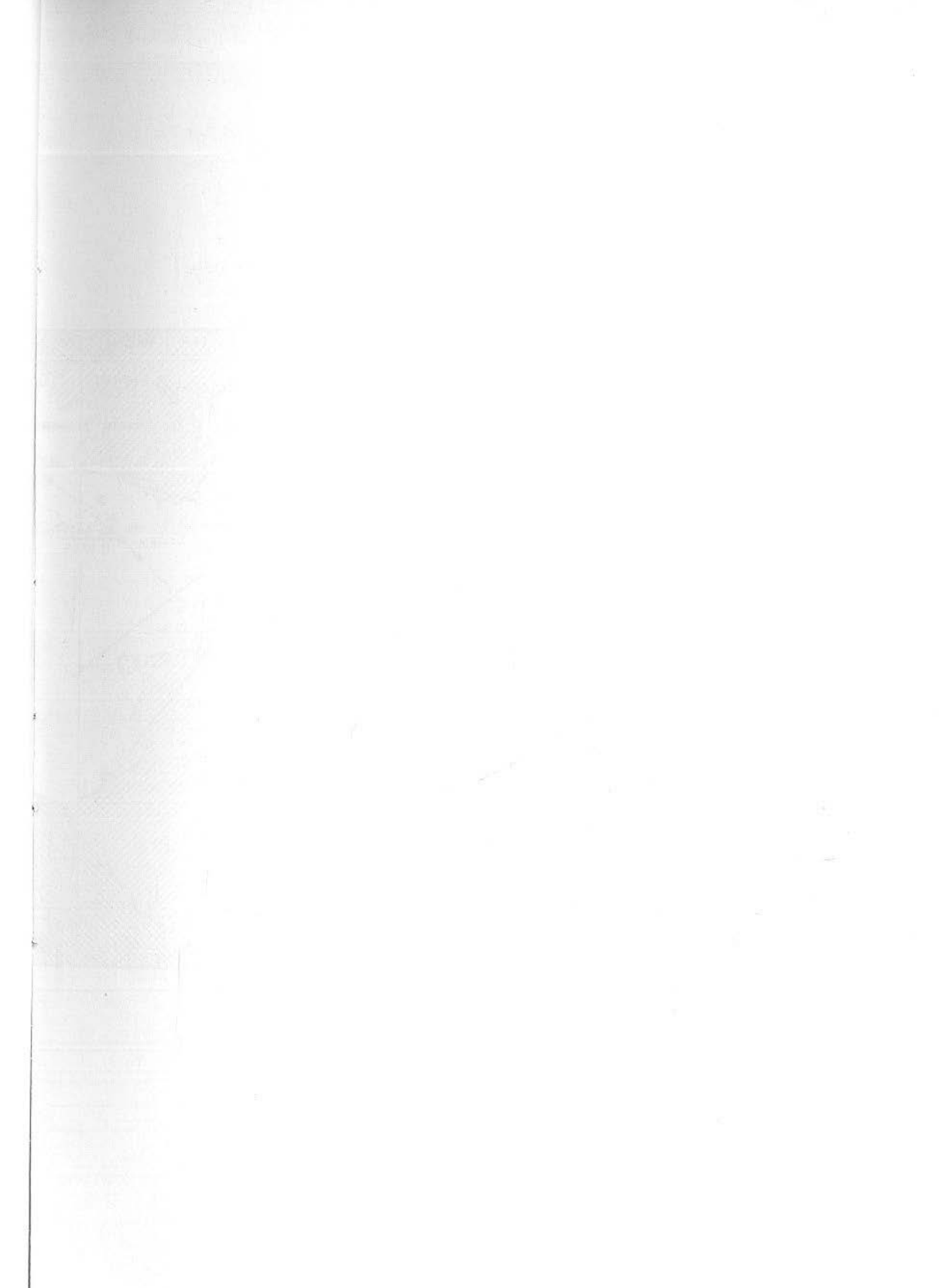
« Tutti quelli che possono si buttano in mare e vengono raccolti dalle nostre imbarcazioni e dagli zatterini degli idrovolanti, mentre l'aereo americano si allontana.

« Circa 20 dei nostri, fra cui diversi feriti non si ritrovano più; il personale tedesco non ha perdite.

« Ore 18.30 del 10. Un idro americano e più tardi due cacciatori inglesi giungono e sorvolano a bassa quota la zona. L'idro americano ammara lontano dalle zattere e recupera due nostri naufraghi che non avevamo potuto individuare...

« Ore 01.20 dell'11. Verso levante si avvista una luce bianca come di piccolo proiettore in avvicinamento. Risulta trattarsi di una motovedetta tedesca che viene a fermarsi presso di noi. Essa imbarca tutti gli aviatori tedeschi e circa 40 dei nostri tra feriti e illesi... Gli aviatori mi dicono che avrebbero fatto tutto il possibile per completare il salvataggio... ».

Dopo la partenza della motovedetta erano rimaste sui vari galleggianti 142 persone. La navigazione cominciò a diventare difficile



30°

I. MONACI

GOLFO DI

①
AFF. DA HOL
17.30 05

① AFF. R O M A
18.12 09

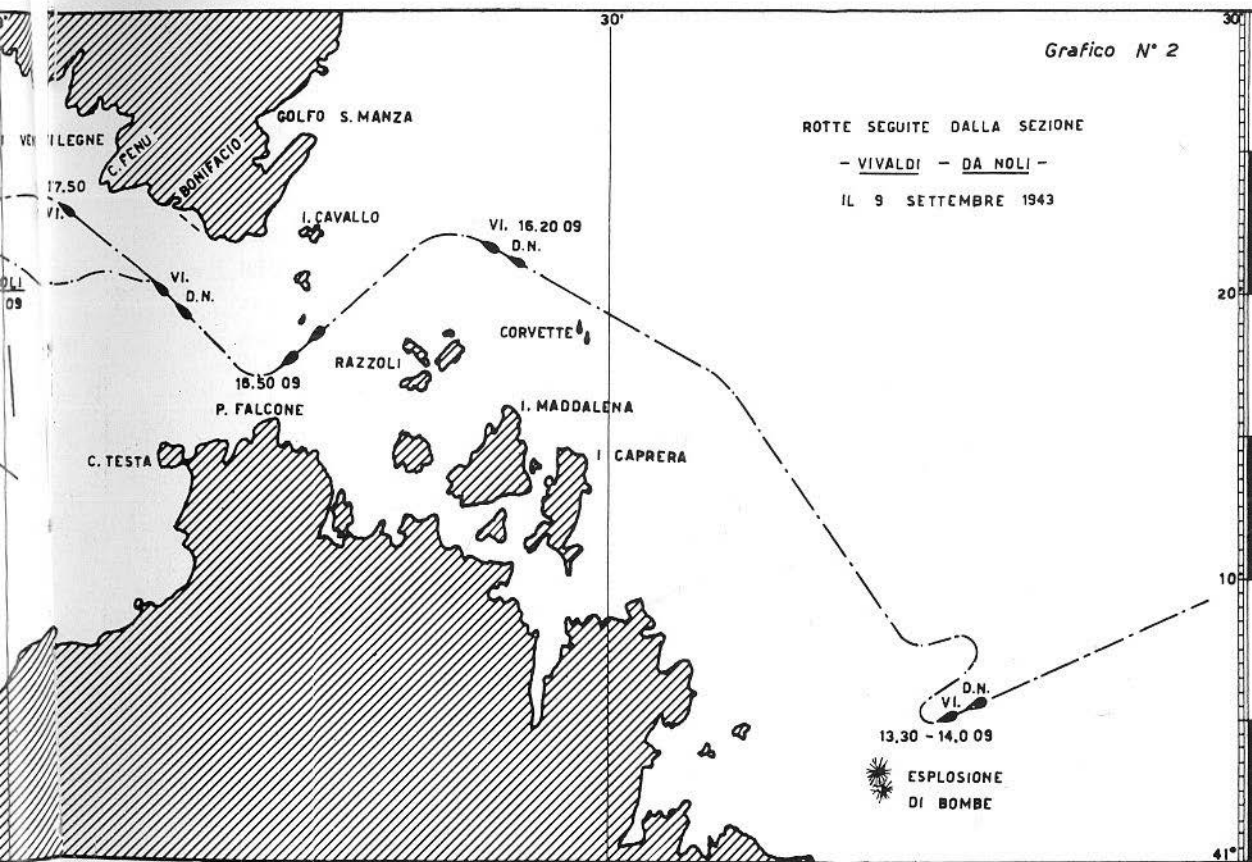
I. ASINARA

Grafico N° 2

ROTTI SEGUITE DALLA SEZIONE

- VIVALDI - DA NOLI -

IL 9 SETTEMBRE 1943



per vento e mare da levante in aumento, con frequenti rotture dei cavi di rimorchio.

Verso mezzogiorno del 12, di fronte alla violenza del vento e del mare (forza 5) che rendevano quasi impossibile progredire, il comandante fece invertire la rotta a tutti i galleggianti ed alzare vele improvvisate per correre col mare in poppa e per economizzare la motorina residua della motobarca.

Col progredire del peggioramento del tempo, col sopravvenire di raffiche e di piovaschi, il convoglio finì per disperdersi finché il comandante Camicia si trovò solo — nonostante i suoi sforzi per evitare la dispersione — sul battellino a rimorchio della motobarca. Con una bussola, che aveva recuperata su uno zatterino degli idrovolanti tedeschi, poté dirigere verso nordovest, cioè verso la Spagna, con 50 persone insieme con lui. Verso mezzogiorno del 15 il vento si calmò, ma il mare ancora agitato consigliò di abbandonare il battellino, il cui rimorchio continuava a spezzarsi spesso. Messo in funzione il motore della motobarca, l'imbarcazione approdò alle 23.30 del 17 sulla spiaggia del villaggio di Blanès, 60 chilometri a nordest di Barcellona. Erano morte tre persone durante l'ultimo periodo della traversata, molto penoso per la mancanza d'acqua.

Appena giunto a terra il comandante Camicia si preoccupò di interessare le autorità spagnuole per ricerche aeree delle zattere.

Alle 05.50 del giorno 18 approdò 30 chilometri più a nordest, presso Palamos poco a sud di Capo San Sebastiano la lancia di salvataggio con 35 uomini a bordo, tra i quali il sottoten. vasc. Oddone.

Infine, il 20 settembre il gruppo del comandante Camicia fu trasportato a Barcellona dalla cannoniera spagnola *Dato*: a bordo vi trovò il gruppo del sottoten. vasc. Oddone.

Gli altri gruppi di uomini, sparsi sui vari galleggianti, ebbero la seguente sorte:

- quelli recuperati alle 15 dall'idro tedesco (21 uomini) furono trasportati a Marignan in Provenza;

- un altro idro tedesco recuperò poco dopo 2 naufraghi su una zattera isolata;

- i due salvati dall'idro americano alle 18.30 furono trasportati in Algeria;

- 47 persone, salvate dalla motovedetta tedesca, furono sbarcate a Saint Raphael alle 12.30 del giorno 11;

- un gruppo di naufraghi fu preso a bordo dal sommergibile inglese *Sportman* nella notte sull'11 settembre e sbarcato ad Algeri, donde il 28 partì per Malta sui Ct *Legionario* e *Oriani*. Il Ct

Riboty prese a bordo questi superstiti e il 30 settembre li sbarcò a Taranto;

— infine, un gruppo di 7 militari fu tratto in salvo il giorno 15 dalla motozattera italiana 780, che approdò a Port Mahon.

In totale il *Vivaldi* perdette 60 uomini, tra cui 2 ufficiali e 4 sottufficiali.

Per quanto concerne il personale del *Da Noli*, affondato in pochi istanti a breve distanza dalla costa della Corsica, la rapidità della catastrofe provocò la perdita di ben 228 persone, tra le quali 8 ufficiali e 22 sottufficiali, su 267 che erano a bordo del Ct alla partenza da La Spezia.

I 39 superstiti raggiunsero dopo molti stenti la vicinissima costa, ostacolati dal vento di levante che soffiava nelle Bocche di Bonifacio. Il gruppo più cospicuo, composto di 15 persone, fu il primo ad approdare colla lancia di salvataggio alle 17.00 del giorno 10 presso Capo Senetose in Corsica: si trovava con esso il cap. corv. Danilo Silvestri, comandante in 2^a del Ct che raccolse i 14 naufraghi che poté raggiungere vogando faticosamente contro vento, finché l'oscurità gli impedì di proseguire le ricerche. Gli altri, sparsi sulle zattere, arrivarono in costa nei due o tre giorni successivi: tra questi, un gruppetto di 4 superstiti fu recuperato da una imbarcazione corsa alle 13 del giorno 11 e portato in una delle isolette Sanguinarie, sorgenti presso il lato nord della baia di Aiaccio. Il comandante Silvestri, appena giunto a terra, si preoccupò d'interessare il Comando Marina di Bonifacio a organizzare le ricerche, che furono eseguite da un aereo di soccorso con esito negativo.

9° LE VICENDE DELLE MOTOZATTERE 778, 780 E 800.

Connesse colle vicende del gruppo « Mitragliere », perché anche esse andavano alle Baleari, furono quelle di queste tre motozattere. Ma, a scopo di non dover tornare sull'argomento, parleremo anche della sorte di tutte le motozattere che — al comando del cap. freg. Manlio Lazzeri — costituivano la flottiglia motozattere dell'Alto Tirreno.

Il Comando della flottiglia risiedeva a Forte dei Marmi in alberghi requisiti e il totale degli uomini da esso dipendenti era di circa 1420, dei quali 120 ufficiali. Presenti l'8 settembre nella sede del Comando erano 75 ufficiali (dei quali, 36 seguivano un corso di

addestramento al comando delle motozattere) e 550 militari del C.R.E.M., dei quali circa 300 erano superstiti di motozattere affondate o sinistrate.

Il comandante Lazzeri, alle 08.30 del 9 settembre, poté collegarsi per telefono col Comando del Dipartimento di La Spezia e ne ebbe l'ordine di « inviare a La Maddalena le unità in grado di partire e di affondare in porto le unità immobilizzate ». Immediatamente provvide a diramare le conseguenti disposizioni, superando varie difficoltà di collegamento.

Per quanto riguardava il personale non imbarcato presente a Forte dei Marmi (cui si aggiunse quello delle cinque motozattere presenti a Viareggio, che si autoaffondarono perché non in condizioni di partire), riuscì alle 10.00 a telefonare di nuovo a La Spezia e a parlare col capo di S.M. cap. vasc. Bacigalupi, il quale gli disse che nel caso di attacco tedesco doveva evitare qualsiasi incidente, lasciandosi disarmare senza opporre resistenza.

Il comandante Lazzeri disponeva soltanto di una trentina di moschetti e di poche bombe a mano, che la sera precedente aveva distribuito rinforzando i posti di guardia e il picchetto.

Sollecitato dal Comando tedesco, che il pomeriggio del 9 aveva fatto invadere Forte dei Marmi da numerose truppe con due carri armati pesanti, eseguì gli ordini avuti inviando il 10 tutto il personale « in licenza illimitata in attesa di ordini ministeriali », dopo di averlo animato con un appropriato vibrante discorso, di aver fatto distribuire tutto il denaro disponibile e di aver provveduto a distruggere ogni documento segreto. Egli decise di restare per dividere le sorti di quella sua gente che si trovava a terra, anziché di partire con una delle motozattere, dove sarebbe andato insieme cogli imbarcati incontro ad una più certa ed immediata libertà.

Le motozattere erano così dislocate:

— a Genova: Mz 759 e 760 (erano in grandi lavori nel cantiere Ansaldo e furono catturate dai Tedeschi);

— a La Spezia: Mz 736 e 748 (erano in bacino e furono sabotate autoaffondandosi);

— a Bocca di Magra: Mz 703, 709, 742, 778, 780, 781 (erano in piccoli lavori e partirono tutte);

— a Marina di Carrara: Mz 749 e 800 (partirono entrambe);

— a Viareggio: Mz 706, 744, 751, 754, 799 (erano in grandi lavori e furono tutte autoaffondate);

— a Livorno: Mz 783 (era in grandi lavori con pochi uomini di custodia e fu con ogni probabilità catturata dai Tedeschi).

Le sei motozattere di Bocca di Magra partirono verso le ore 8 del 9 settembre, dirette a La Maddalena, al comando del tenente del C.R.E.M. c. Favaretti imbarcato sulla Mz 703. Quasi contemporaneamente avevano lasciato Marina di Carrara al comando del sottotenente di vasc. c. Pesci le Mz 749 e 800.

Il sottoten. vasc. Pesci, che era sulla 749, giunto al largo vide scendere verso sud le 6 motozattere ora dette e decise di aggregarsi ad esse, sia per collegarsi col capogruppo ten. vasc. Picella (che viceversa non era potuto partire, perché, ritardato da un reparto tedesco mentre da Forte dei Marmi stava recandosi a Bocca di Magra, vi era giunto troppo tardi per imbarcarsi), sia per il cattivo funzionamento delle bussole delle sue due motozattere.

Avvenuta la riunione, come più anziano dei comandanti assunse la direzione della navigazione: egli aveva avuto ordine di far rotta per Portoferraio e verso questa località condusse il gruppo delle 8 motozattere.

Dato il differente stato di efficienza delle varie unità, il gruppo si scisse in due parti: le tre motozattere che risultavano in grado di procedere più veloci (Mz 703, 709, 749) proseguirono in testa alla formazione, distanziandosi progressivamente dalle altre cinque meno veloci.

Il gruppetto di testa ebbe poca fortuna: le tre motozattere s'imbattono al largo di Livorno in due unità tedesche (erano i posamine *Pommern* e *Brandenburg*), che aprirono il fuoco contro le motozattere alle 15.50. Dopo 4 salve esse cessarono il tiro, rivolgendo la loro attenzione a un piroscafo italiano navigante sotto costa che già avevano cannoneggiato (era il *Buffoluto*, come si vedrà).

Le motozattere accostarono subito verso ponente per allontanarsi e poi ripresero la rotta per Portoferraio. Poco dopo videro verso la Gorgona 6 motosiluranti, presto riconosciute per tedesche, che stavano sopraffacendo 3 VAS italiane (erano la 238, la 239 e la 305, al comando del cap. corv. Enrico Varoli Piazza, che era il comandante del gruppo VAS in addestramento). Il sottoten. vasc. Pesci diresse subito verso di esse nel generoso, quanto vano, tentativo di dare qualche aiuto. In breve le 3 VAS e le 3 motozattere furono catturate dalle unità tedesche (che, secondo il rapporto del cap. corv. Varoli, erano 5 e non 6) e accompagnate fino nel porto di Livorno.

Chiesti ordini al comandante Varoli, questi gli disse di sbarcare l'equipaggio e di avviarne i componenti alle loro abitazioni: così egli fece, dopo aver distribuito il denaro esistente a bordo.

Analogamente avvenne sulle altre due motozattere di cui però una (la 703 comandata dal Favaretti) poté essere affondata dal personale, prima di essere abbandonata.

Le altre cinque motozattere (742, 778, 780, 781, 800), rimaste al comando del sottoten. vasc. c. Suttora della 781 dopo che la 703 si era allontanata, ebbero sorte molto diversa.

Marciando a circa 6 nodi, giunsero la sera del 9 alla Capraia, dove sostarono per il tempo avverso fino alle 11 del giorno 11.

Dalla Capraia, chiesti ordini telefonici al Comando Marina di Portoferraio, arrivarono in questa località alle 15.30 dello stesso giorno.

Rifornitesi di motorina e di viveri, ritornarono subito alla Capraia giungendovi alle 02.30 del 12. Era loro intenzione attendere lo sviluppo degli eventi in un posto tranquillo, per poi decidere opportunamente.

Verso mezzogiorno ricevettero da Marina Portoferraio un fonogramma, che diceva « salvo casi di assoluta necessità nessuna nave italiana deve più dirigere a Portoferraio ».

« Intuendo che qualche cosa di grave — scrisse il g.m. Protti comandante della 778 — era successo all'Elba e pensando che la Capraia è diventata un rifugio malsicuro, tenuto consiglio coi comandanti delle altre motozattere, si manifesta l'intenzione di portare al sicuro le unità in porto neutrale, onde avere la possibilità di conservarle all'Italia. Colle due unità in migliori condizioni di navigabilità, Mz 778 e 800, si decide di portare in Spagna soltanto gli equipaggi che volontariamente preferiscano la via dell'internamento a qualsiasi altra. Imbarca sulla mia unità il sottoten. vasc. Suttora [morto di malattia, prima di aver potuto riferire sul suo operato], che assume il comando del gruppo [delle due motozattere partenti].

« Alle 18.30 del 12 settembre si salpa da Capraia dirigendo a nord di Capo Corso che viene doppiato nella notte. Si mette quindi in rotta per le Baleari. Nella mattinata del 13 vento e mare piuttosto forti da scirocco; a bordo della 778 aumentano le infiltrazioni nella cala di sinistra, che obbligano alle 16.00 a fermare le macchine e a mettere la prua al vento per mettere mano alle pompe. Alle 16.00 del 14 si avvista l'isola di Minorca; si sosta, insieme colla Mz 800, in un'insenatura dell'isola fino alle 22.00, ora in cui si riprende la navigazione per Barcellona. Si entra in porto alle 17.00 del 15 settembre ».

Rimasero così alla Capraia le Mz 742, 780, 781. La Mz 742, per le sue precarie condizioni, avrebbe dovuto essere affondata secondo

l'unanime parere del personale; ma poi — in seguito ad insistenze dell'equipaggio — fu portata ad incagliare: è da notare che il suo comandante g.m. c. Poletti era partito colla sezione m. zatt. 778 - 800. Anche la 781, che aveva un'avaria al timone non riparabile coi mezzi di bordo, fu incagliata e così rimase fino alla fine della guerra.

La Mz 742, per iniziativa del suo nostromo 2° nocchiere Giuseppe Candido, fu disincagliata con un febbrile lavoro ultimato alle 04.30 del giorno 13. La sera egli la portò nel porto di Capraia. Il 16 uscì per salvare due ufficiali inglesi naufraghi, scoperti dal semaforo. Il 18 ricevette l'ordine di disarmare la motozattera, consegnare le armi ai carabinieri del luogo e presentarsi con tutto il personale al Comando tedesco di Portoferraio.

Egli invece decise di partire subito per un porto controllato dagli Alleati; alle 05.00 del 19 settembre arrivò a Montecristo, donde proseguì per Ponza che raggiunse verso le ore 13.00 del 20: durante la navigazione aveva respinto col cannone da 76/40 e colle due mitragliere della motozattera un attacco di due velivoli tedeschi.

A Ponza consegnò gli ufficiali inglesi ad una motosilurante americana, che gli disse di attendere a Ponza il suo ritorno fino al giorno dopo: sarebbe tornata per scortare fino a Capri la Mz 742. Dopo una vana attesa di 4 giorni, il Candido partì per Ventotene e il 25 settembre — autorizzato dagli Americani — ne ripartì, giungendo a Capri lo stesso giorno.

Il 2° nocchiere Candido, per le doti di carattere e di abilità tecnico-professionale dimostrate, ebbe l'encomio solenne dal Ministro della Marina.

La Mz 780, comandata dall'aspirante g.m. c. Fappiano, partì con personale aderente alla sua decisione per le Baleari alle 22.00 del 14 settembre, nell'intendimento di ivi rifornirsi per proseguire per Algeri e poi di là raggiungere la Sicilia.

Durante la navigazione, alle 15.00 del giorno 15 recuperò 7 naufraghi del *Vivaldi* (come già è stato detto) ed approdò a Port Mahon alle 14.00 del giorno 16; aveva due dei tre motori in avaria ed aveva consumata tutta la nafta e l'acqua.

Le tre Mz 778, 780 e 800 raggiunsero poi Algeri col gruppo « Mitragliere » nel gennaio 1945. (1)

(1) Al gruppo « Mitragliere » si era aggregato anche il motoscafo di salvataggio d'alto mare *Rama* dell'Aeronautica, anch'esso rifugiatosi a Port Mahon, provenendo dalla Sardegna. Il *Rama* partì per Algeri colle altre unità della Marina.

10° LA DIVISIONE SILURANTI.

Alle 21 dell'8 settembre l'amm. div. Nomis di Pollone lasciò Roma, giungendo a La Spezia alle 08.30 del 9 per assumere direttamente il comando di tutte le torpediniere presenti nello scacchiere dell'Alto Tirreno, come da ordini che gli erano stati impartiti dall'amm. di sq. Somigli (V. par. 2°) (1).

Egli si presentò subito al Comandante in Capo del Dipartimento (amm. sq. Maraghini) dal quale seppe che era pervenuto l'ordine di applicare il *Promemoria n. 1* del Comando Supremo.

In conseguenza, una parte delle torpediniere erano partite colle F.N. da battaglia; alcune avevano già salpato isolatamente o in gruppo per La Maddalena, mentre l'*Indomito* e l'*Impavido* stavano andando a Lerici a disposizione dell'amm. sq. Aimone di Savoia, Ispettore Generale dei Mas; cinque torpediniere inefficienti (*Lira*, *Ghibli*, *Procione*, *Montanari*, *Cascino*) stavano autoaffondandosi.

Poiché reparti tedeschi erano in marcia verso La Spezia, l'ammiraglio Nomis — senza por tempo in mezzo — si recò dal principe Aimone, che aveva la sera prima ricevuto ordine dal Re di raggiungerlo nel modo più rapido. Data l'incertezza della situazione lungo la rotabile La Spezia-Roma, il principe decise d'imbarcarsi con l'amm. Nomis sull'*Indomito*.

Alle 10.30 del 9 le due torpediniere partirono da Lerici a circa 12 nodi, avendo l'*Impavido* le caldaie in cattive condizioni. Giunsero a Portoferraio la sera alle 19.00, dopo essersi aggregate durante la traversata le Tp *Ariete* e *Animoso* provenienti da Genova e aver ricevuto da Supermarina la disposizione di fermarsi all'Elba, essendo La Maddalena caduta nelle mani dei Tedeschi.

A Portoferraio l'amm. Nomis trovò l'ordine di Supermarina di assumere il comando superiore di tutte le unità che vi stavano affluendo e di prendere i provvedimenti per impedire sbarchi tedeschi nell'isola, il cui comandante di marina era il cap. vasc. Michelangelo Fedeli.

Nel pomeriggio del 10 un nuovo telegramma di Supermarina gli ordinava di partire per Palermo con tutte le unità presenti a Portoferraio, avviando a Salerno quelle che non avessero avuto autonomia sufficiente; il telegramma conteneva inoltre le istruzioni,

(1) L'amm. Nomis era il Comandante Superiore delle siluranti, con funzioni ispettive e operative. Normalmente risiedeva a Roma, sede del Comando in Capo delle Forze Navali di protezione del traffico.

comuni a tutte le navi, concernenti i segnali di riconoscimento e le modalità di « non - consegna » agli Alleati.

In conseguenza l'amm. Nomis, che già aveva riunito i comandanti per illustrare la situazione e dare le opportune direttive nell'ipotesi che le unità restassero a Portoferraio, dispose la partenza di tutti per il mattino successivo.

Alla partenza trasbordò sulla Tp *Aliseo* (cap. freg. Carlo Fecia di Cossato) col principe Aimone, lasciando a Portoferraio, perché non erano in grado di proseguire, le due Tp *Ardito* ed *Impavido* e alcune unità minori, sia militari sia mercantili requisite, con l'ordine che partisero appena possibile.

In definitiva egli giunse a Palermo il 12 settembre sull'*Aliseo* alla testa di un gruppo di 32 unità costituito da: 10 torpediniere, 8 corvette, 2 sommergibili, 1 motosilurante, 9 VAS e 2 cacciasommergibili.

La sosta a Palermo fu di una settimana, durante la quale vi affluirono altre unità sottili, che passarono tutte alla dipendenza dell'amm. Nomis. Tra queste erano 8 motosiluranti al comando del cap. corv. Paolo Emilio Pollina, che — lasciata Capri alle ore 6 del 10 — erano giunte a Palermo il pomeriggio dello stesso giorno.

A Palermo l'amm. Nomis ebbe continui contatti col cap. vasc. Doughty della Marina americana, che era il capo della base operativa alleata di Palermo.

Durante quella settimana preoccupazione dell'amm. Nomis fu di amalgamare tante unità così disparate per tipo e per località di provenienza, e di tener alto il morale e dignitoso il contegno del personale, che si comportò in modo tale da suscitare l'ammirazione delle autorità americane, esplicitamente manifestata dal comandante Doughty all'amm. Nomis nella sua visita di commiato al momento di proseguire per Malta.

La partenza per Malta avvenne il 19 settembre con 39 unità, che l'amm. Nomis divise in tre gruppi omogenei dal punto di vista della velocità sostenibile:

1° gruppo (V=17): 8 torpediniere (compresa l'*Aliseo*) e una corvetta;

2° gruppo (V=9): 1 torpediniera - 5 corvette - 4 sommergibili - 3 motosiluranti - 9 VAS - 2 cacciasommergibili - 1 motobarca - 1 motoscafo;

3° gruppo (V=6,5): 2 torpediniere - 2 sommergibili - 1 rimorchiatore.

Infine un 4° gruppo di 3 unità partì per Augusta col principe Aimone, che in seguito ad accordi presi per ordine del Re tra il Governo italiano e i Governi alleati non doveva recarsi a Malta, ma rimanere in Italia.

La sosta ad Augusta ebbe il solo scopo di compiere la formalità di avere il benessere per la prosecuzione del viaggio, da parte del Comando inglese in Sicilia e colà residente, mentre quello americano lo aveva già dato stando esso a Palermo. Dopo 3 ore dall'arrivo, il 4° gruppo proseguì per Taranto, dove il principe sbarcò.

Le tre unità erano: il Csmg. *Zagabria*, su cui era imbarcato il principe, e le Cv *Folaga* (cap. corv. Carlo Thorel) e *Gru* in servizio di scorta.

Sbarcato il principe a Taranto, il gruppo andò a Malta dove passò alla dipendenza del nuovo Comando Superiore Navale istituito sulla *Duilio* (amm. Da Zara).

Circa l'atteggiamento delle Autorità americane l'amm. Nomis così si esprime nella sua relazione:

« L'atteggiamento delle Autorità americane, dapprima corretto ma guardingo, si andava a mano a mano distendendo e diventando cordiale, tanto che il personale di controllo previsto dalle clausole d'armistizio non fu mai inviato a bordo di alcuna unità e che è stata accolta e soddisfatta con comprensione e sollecitudine ogni richiesta per nostre necessità del momento, come rifornimenti d'acqua, viveri, ricovero di ammalati, inoltre di corrispondenza privata, ecc. ».

Circa il personale, si legge: « Il contegno di tutti gli equipaggi è stato sempre disciplinato e dignitoso: si sono verificati in totale 10 casi di diserzione, tutti di personale siciliano, su un totale di circa 3300 uomini presenti ».

Durante la breve permanenza di un giorno e mezzo a Portoferraio, l'amm. Nomis — in relazione all'ordine di Supermarina di concorrere a impedire sbarchi tedeschi nell'Elba — aveva potuto fare quello che così espone:

« Nella giornata del 10 facevo uscire tre corvette che scambiavano alcuni colpi di cannone con motozattere tedesche nel Canale di Piombino, infliggendo danni all'avversario, e nella notte sull'11 ordinavo alla Tp *Animoso* ed a una corvetta di recarsi davanti a Piombino per concorrere ad un'azione contro torpediniere tedesche (ex francesi) che avevano tentato uno sbarco nella zona, ed una delle quali, colpita dalle batterie, si trovava nelle acque del canale a lento moto per probabili avarie, mentre l'altra era stata affondata in porto.

« Altro concorso per lo scopo predetto era stato richiesto dal Comando truppe di Piombino alle ore 18.00; ma, dato il tipo di unità avversarie, sarebbe stato necessario inviare torpediniere meglio armate che le corvette, ed il loro intervento per la necessità di approntamento al moto avrebbe potuto aver luogo solo nelle ore notturne, cioè quando il tiro per difficoltà d'individuare gli obiettivi ormeggiati in porto sarebbe stato di nessuna efficacia ed anzi dannoso per l'abitato e per le installazioni locali. In conseguenza comunicavo che l'intervento richiesto non era attuabile ».

L'azione svolta dalle tre corvette merita un cenno rievocatore.

Esse erano *Folaga* (cap. corv. Thorel, caposquadriglia), *Ape* (ten. vasc. Balbo di Vinadio) e *Cormorano* (ten. vasc. Raiani).

Uscite da Portoferraio alle 13.20 del 10, avvistarono alle 13.50 cinque motozattere nel Canale di Piombino, dirette verso la spiaggia del Cavo a nordest dell'Elba. Aprirono immediatamente il fuoco, obbligando le motozattere ad invertire la rotta. Dall'*Aliseo* (amm. Nomis) ricevettero subito avviso di tener presente la possibilità di aver di fronte motozattere italiane e di non sparare.

Venti minuti dopo le tre corvette incrociarono una diesel-barca proveniente da La Spezia, e ne ebbero conferma che le motozattere erano indubbiamente tedesche perché l'avevano mitragliata poco prima.

Riavvistate le cinque motozattere alle 14.27 con rotta sotto costa da Piombino verso Populonia, riaprirono il tiro alle 14.31 concentrandolo sulle tre unità di coda. Un minuto dopo una motozattera era affondata e le altre quattro mettevano la prora sulla spiaggia di Populonia, dove si arenavano verso le ore 15.00.

11° LE VAS 234 E 235. MORTE DEL CONTRAMM. FEDERICO MARTINENGO.

a) *Premessa.*

Il contramm. Martinengo giunse a La Spezia da Roma per ordine dell'amm. Somigli, come l'amm. div. Nomis, il mattino del 9 settembre. Egli era il Comandante Superiore delle Forze antisom.

Alla data dell'8 settembre 1943 esistevano 51 VAS, delle quali 41 in servizio e 10 in allestimento.

Ventisette VAS si trovavano nell'Alto Tirreno. Come si è veduto, 9 partirono per il sud aggregandosi alle forze siluranti dell'amm. Nomis; 3 furono catturate dai Tedeschi insieme con 3 moto-

zattere davanti a Livorno; 3, non avendo potuto proseguire verso il sud da Portoferraio, caddero in mano dei Tedeschi; 4, che si trovavano ad Imperia, partirono il 9 settembre per Portoferraio, ma intercettate il 10 al nord dell'Elba da unità tedesche furono dirottate a Piombino, dove affondarono per colpi ricevuti durante un combattimento tra batterie tedesche e navi italiane; 6, inabili a navigare, furono sabotate dagli equipaggi o autoaffondate.

b) *La morte dell'ammiraglio.*

Le ultime due, colle quali poté lasciare La Spezia l'amm. Martinengo imbarcando sulla 234, furono appunto la 234 e la 235. Egli partì con queste due VAS alle 10.15 del 9 settembre, dopo essersi preoccupato di far partire tutte le altre VAS presenti nella sede per La Maddalena, secondo il primo ordine ricevuto.

Alle 12.30 circa, nei pressi della Gorgona, le due VAS intravidero sulla sinistra della prua nella foschia, alla distanza^a di 4-5 mila metri, due unità, che si rivelarono poi per motosiluranti tedesche. Ne seguì un impari combattimento, data la notevole inferiorità di caratteristiche belliche delle VAS in confronto delle motosiluranti germaniche.

«Le due unità apparentemente ferme — scrisse il cap. corv. Henke che accompagnava l'amm. Martinengo — mettono subito in moto con rotta di collisione colle VAS e l'unità caposezione inizia col proiettorino la trasmissione del segnale internazionale K [che significa intimazione di arrestarsi]. Interpretato il segnale, l'ammiraglio ordina di aumentare la velocità... Alle 12.50 l'unità caposezione apre il fuoco con raffiche di mitragliera, piuttosto corte, dirette sulla 234. Il mitragliere della VAS risponde immediatamente, ma l'ammiraglio ordina di sospendere temporaneamente il fuoco [per non sprecare, evidentemente, munizioni a distanza troppo forte].

«Passa qualche minuto, indi le due motosiluranti contemporaneamente aprono il tiro con cannoncino e mitragliera contro le due VAS che hanno assunto la linea di fronte. Queste rispondono senza indugio, inquadrando fin dalle prime raffiche le due unità germaniche. Distanza metri 1500 in diminuzione, data la maggiore velocità delle motosiluranti. Molti colpi investono le due VAS, in particolare la plancia della 234... Alle 13.20, a breve distanza dalla Gorgona, l'ammiraglio decide di portarsi in qualche ridosso dell'isola, allo scopo di sfruttare l'intervento delle batterie locali...

« Intanto il fuoco continua intenso da ambo le parti e altre raffiche investono la plancia, producendo lievi ferite al sottoscritto e al timoniere. In questo momento l'ammiraglio assume personalmente la direzione del governo mettendosi al timone. Alle 13.30 una nuova raffica investe in pieno la plancia ed un colpo, presumibilmente di cannoncino, colpisce alla base del cranio l'ammiraglio che cade esanime: la morte è stata istantanea.

« Contemporaneamente un forte incendio si sviluppa nei locali sottostanti la plancia, incendio che non è possibile contenere.

« Il tiro continua intenso da ambo le parti. Mentre il mitragliere della 234 comunica di avere esaurite le munizioni delle riserve, le due VAS raggiungono l'isola e dirigono verso Cala Scirocco. Alle 13.45 le due unità attraccano agli scogli della Cala e vien dato ordine al personale armato di moschetti e fucili mitragliatori di scendere a terra. L'incendio della 234 è in continuo aumento e non è possibile portare a terra la salma dell'ammiraglio.

« Le due motosiluranti, mantenendosi al largo, aprono nuovamente il fuoco contro le VAS e contro il personale. Da terra si risponde al tiro ed in questa fase viene notato che le due unità germaniche hanno a bordo numeroso personale deceduto e ferito.

« Qualche istante dopo la 234, su cui l'incendio ha raggiunto i depositi di benzina, esplode e affonda.

« Le due motosiluranti germaniche a lento moto si allontanano verso nord-est, presumibilmente verso Livorno ».

La salma dell'amm. Martinengo fu recuperata il giorno 14 e tumulata cogli onori militari nel cimitero della Gorgona: alla sua memoria fu concessa la medaglia d'oro al valor militare. Egli, rifiutando l'intimazione di fermarsi, aveva consciamente accettato il combattimento contro unità prevalenti e, dando esempio di decisione e di coraggio, aveva sacrificato la vita.

Lo stesso pomeriggio del 9 giunse alla Gorgona da La Spezia la VAS 209 che, avendo il motore principale in avaria, non aveva potuto dirigere per Portoferraio; insieme con essa erano due rimorchiatori di uso locale e un peschereccio della flottiglia dragaggio.

La VAS 209 proseguì per Portoferraio il 15 settembre e cadde poi in mani tedesche. I due rimorchiatori e il peschereccio si portarono invece alla Capraia.

Infine, il giorno 23, la VAS 235, che non aveva riportato gravi avarie, partì per Porto Torres girando a ponente della Corsica per evitare le acque dell'arcipelago toscano, frequentate da unità tedesche, come da notizie che in quei giorni il comandante Henke poté

avere finché riuscì a comunicare con Livorno e Portoferraio. Giunse a Porto Torres alle 10 del 24, avendo a bordo anche i superstiti della 234.

12° ALTRI EPISODI NAVALI DI RILIEVO.

a) *La vicenda dell'Ardito e dell'Impavido.*

Trattando delle vicende della Divisione siluranti si è visto che l'amm. Nomis aveva dovuto lasciare a Portoferraio le torpediniere *Ardito* e *Impavido*. La prima era giunta da Bastia alle 09.45 del giorno 11, la seconda da La Spezia il pomeriggio del 9.

L'*Ardito* (cap. corv. Silvio Cavo) aveva alcune avarie provocate da colpi di cannone tedeschi stando a Bastia, come si vedrà trattando degli avvenimenti in quella base; dell'*Impavido* (cap. corv. Carlo Didero) si è già detto.

Rimaste le due torpediniere a Portoferraio e riparate alla meglio le avarie coi pochi mezzi che offriva la sede, i loro comandanti fecero progetti di partenza nonostante l'ordine di rimanere per concorrere alla difesa dell'isola. L'ultimo progetto si sarebbe dovuto realizzare affondando in rada l'*Impavido* e partendo per Palermo con l'*Ardito* col personale di entrambe le torpediniere a bordo: la partenza sarebbe dovuta avvenire la sera del 15 settembre, ma mentre l'*Ardito* stava per muoversi entrarono in Portoferraio (con anticipo rispetto a quanto era stato preannunciato) un incrociatore ausiliario, motosiluranti e dragamine tedeschi. Perciò il proposito di fuga dell'*Ardito* fu dovuto abbandonare.

Il giorno dopo, 16 settembre, Portoferraio fu occupata da un reparto di paracadutisti e le due torpediniere furono catturate e trasferite il 18 a Livorno insieme coll'Incr. aus. *Filippo Grimani*, sotto scorta di unità germaniche. Avevano fatto però in tempo a distruggere gli archivi segreti.

b) *L'Accademia Navale e le Mn Saturnia e Vulcania.*

Saturnia e *Vulcania*, giunte a Venezia da Trieste poco prima della mezzanotte del 9 settembre come da ordini ricevuti (V. par. 3°) dovevano imbarcare a Venezia i 635 allievi dei corsi normali e a Brioni i 735 allievi dei corsi di complemento dell'Accademia Navale, con tutto il personale insegnante, istruttore e inserviente.

La *Saturnia*, ultimato l'imbarco lasciò Venezia alle 12.30 del 10 settembre: in navigazione ricevette l'ordine di recarsi a Brindisi o a Taranto. Verso le 14 dell'11, mentre stava per entrare nel porto di Brindisi, incontrò il sommergibile polacco *Sokol* che ne la sconsigliò, asserendo che la sera precedente Brindisi aveva subito un lungo attacco aereo (1). La *Saturnia* proseguì allora per Taranto; ma poco dopo, mentre seguiva zigzagando le rotte di sicurezza costiere, incagliò 15 miglia a sud-est di Brindisi. Mentre coll'aiuto di rimorchiatori iniziava le operazioni di disincaglio, cominciava lo sbarco del personale dell'Accademia Navale con tutti i bagagli e i viveri. Il 14 settembre l'Accademia riprendeva regolarmente la sua attività nella sede del Collegio navale di Brindisi. La *Saturnia* fu disincagliata, dopo laboriose manovre, il 19 settembre e poté entrare a Brindisi.

La *Vulcania*, lasciata Venezia alle 2 del 10 settembre e giunta a Brioni poche ore dopo, imbarcò gli allievi di complemento nella stessa giornata del 10. Ma il cap. vasc. Enrico Simola, direttore dei corsi di complemento, non giudicò prudente affrontare i rischi della navigazione, senza possibilità di avere unità per la scorta antisom e contraerea, con una grossa nave con equipaggio civile rivelatosi poco fidato, carica di giovani appena reclutati e del tutto digiuni di nozioni marinaresche. Perciò, autorizzato dal Comandante M.M. di Pola (amm. div. Gustavo Strazzeri), l'11 fece risbarcare gli allievi (che finirono in buona parte internati in Germania) e incagliare la nave, dando disposizioni perché fosse resa inutilizzabile.

Il 17 settembre la nave fu disincagliata dai Tedeschi e, non avendo riportate lacerazioni dello scafo ma soltanto un'ingobbatura delle lamiere né avendo subito operazioni di sabotaggio irreparabili, poté ritornare a Venezia sotto scorta tedesca trasportandovi un forte numero di militari della zona di Pola. A Venezia rimase poi inoperosa fino alla fine della guerra.

c) *Le navi scuola.*

L'8 settembre *Vespucci* (cap. vasc. Sebastiano Morin), *Colombo* (cap. freg. Carlo Liannazza), *Palinuro* (cap. freg. Ugo Giudice) si trasferirono (V. par. 3^a) da Trieste a Pola, scortate da due M.A.S., giungendovi dopo le ore 24.

(1) Questa notizia non era esatta: Brindisi il 10 settembre 1943 ebbe due allarmi per avvistamenti di velivoli tedeschi, alle 13.38 e alle 18.06. ma non seguiti da attacchi con lancio di bombe.

Alle 11.00 del 9 settembre proseguirono per il sud coll'ordine iniziale di Supermarina di andare a Cattaro.

La sera, fra le 22.30 e le 23.30, la *Vespucii* prese a rimorchio la *Palinuro*, la cui macchina motrice aveva fatto avaria. Alle 12.30 del 10, riparata l'avaria, la *Palinuro* non avendo carbone e acqua sufficienti per proseguire fu autorizzata dal comandante Morin a dirigere per Ortona allo scopo di rifornirsi.

Rimaste sole, le altre due navi scuola, avendo notizia — da un messaggio intercettato di Supermarina — che Cattaro non era più un porto sicuro, invertirono la rotta alle 18 per andare ad Ancona o a Venezia. Lungo il tragitto incontrarono alcune unità che dal nord scendevano al sud e da cui seppero che i porti del nord erano minacciati o già occupati da truppe tedesche. Perciò la sera dell'11 invertirono di nuovo la rotta dirette al sud. Finalmente il pomeriggio del 12 ricevettero l'ordine di raggiungere Brindisi, dove arrivarono senza incidenti alle 21.30 del giorno 13, scortate nell'ultimo tratto della navigazione dalle corvette *Fenice* e *Baionetta* inviate loro incontro.

La *Palinuro*, giunta davanti a Ortona la stessa sera del 9, constatò che la località stava per essere occupata dai Tedeschi. Allora il comandante Giudice, appena entrato in porto, sabotò la nave e lasciò libero l'equipaggio. Egli riuscì poi a evitare la cattura e col l'ufficiale in 2ª e con 10 uomini, dopo vari infruttuosi tentativi, ebbe la fortuna d'imbarcarsi su un battello da pesca e di presentarsi al sud all'Autorità costituita per riprendere servizio nelle file della Marina. La sua nave fu fatta saltare dai Tedeschi nel porto di Ortona, dopo inutili tentativi di rimetterla in efficienza.

d) *L'affondamento del Ct Sella e quello della Cn Aurora.*

Un episodio di particolare rilievo si verificò nell'Alto Adriatico, concludendosi purtroppo colla perdita del Ct *Sella* (cap. corv. Corrado Cini).

Questo Ct si trovava nell'arsenale di Venezia in periodo di lunghi lavori, quasi compiuti il 7 settembre, e doveva iniziare le prove di collaudo.

Nelle prime ore del 9 settembre il *Sella* ricevette l'ordine di tenersi a disposizione del Duca di Genova, ordine revocato verso mezzogiorno.

Subito dopo cominciarono i collaudi di tutte le parti riparate; le prove si protrassero per due giorni con continui incidenti e ne-

cessità di immediate riparazioni, le quali fecero sospettare azioni di sabotaggio da parte del personale di bordo per non far partire il Ct, che lo stesso comandante era riluttante di portare al sud credendo di doverlo consegnare ai vincitori.

Finalmente il giorno 11 il *Sella* ebbe ordine perentorio di partire per Taranto, con facoltà di fermarsi in porti intermedi se le sue condizioni non gli avessero consentito di proseguire. Il comandante Cini precisò che non riteneva di poter andare oltre Ancona, perché i collaudi non si erano potuti compiere in modo esauriente e il Ct presentava ancora varie deficienze: l'amm. Brenta lo autorizzò a entrare, se necessario, ad Ancona sabotandovi la nave.

Alle 15.30 il Ct lasciò l'arsenale di Venezia, uscendo in mare, dopo aver imbarcato il bagaglio del Duca di Genova, che era partito due ore prima per Taranto con un idrovolante Cant Z 506. Il Ct aveva l'ordine di raggiungere alcuni dragamine, che erano sfuggiti dal porto, di obbligarli a rientrare e poi di proseguire.

Ciò che avvenne poco dopo fu così riferito dal comandante Cini (Grafico n. 3):

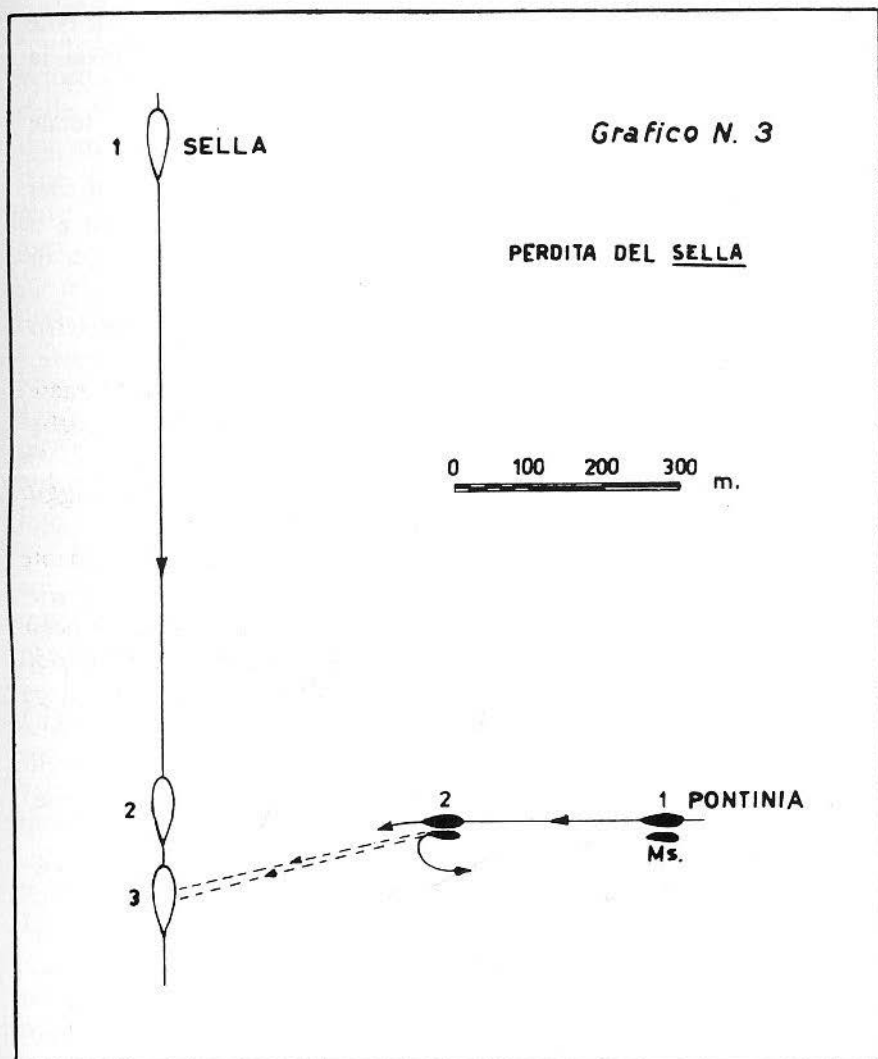
« Alle 16.00 prendo la rotta di sicurezza aumentando di velocità.

« Alle 16.30 avaria alla caldaia n. 2. Si deve spegnere riducendo la velocità a 14 nodi. Procedo con una caldaia in attesa che venga riparata l'avaria.

« Alle 16.45 incrocio una motonave carica di passeggeri e di militari [era, come si vedrà, la Mn *Leopardi*]. A prora sinistra un piccolo mercantile in uscita da Venezia, essendo troppo scartato a sinistra [cioè verso il largo], sta accostando sulla dritta di 90° a piccola velocità per rientrare sulla rotta di sicurezza.

« Alle 17.00 mi trovavo a circa 20 miglia dall'imboccatura del Passo del Lido, sulla rotta di sicurezza... Continuando la mia rotta passai di prora a detto piroscalo ad una distanza di circa 400 metri. Mentre defilavo di prora a questo piroscalo, da una motosilurante affiancata dal lato sinistro del piroscalo stesso e che perciò non avevo potuto vedere prima, mi furono lanciati due siluri.

« Accortomi immediatamente del lancio diedi senz'altro ordine di aprire il fuoco contro l'unità attaccante, il che fu eseguito istantaneamente da tutte le mitragliere di sinistra. Cercai subito di manovrare per tentare di evitare i siluri. Ma l'avaria in caldaia non ancora riparata non permise alle macchine di rispondere alla manovra, il timone s'incastò e non fu potuto accostare. I due siluri raggiunsero il *Sella* all'altezza della plancia e della caldaia n. 1 ... ». Erano circa le 17.45.



Il Ct affondò subito dopo spezzato in due e il comandante con parte dei superstiti fu recuperato dal piccolo mercantile (il *Pontinia*) dietro il quale si era occultata proditoriamente la Ms tedesca: egli aveva una grave ferita alla gamba sinistra, in seguito alla quale fu ricoverato in ospedale a Venezia. Il 14 febbraio 1944 fu arrestato dalle autorità tedesche, mentre era ancora degente all'ospedale, in attesa di essere fucilato per avere sparato contro un'unità tedesca. Egli fu successivamente inviato nel campo di internamento di Vittel

(Francia) e da questo a quello di rigore di Moosburg (Baviera). Poté il 27 gennaio 1945 ottenere il rimpatrio come invalido, previa la formalità di atto d'adesione alla repubblica sociale.

Altri superstiti furono recuperati da altri bastimenti; in totale si perdettero 27 persone, tra le quali 4 ufficiali.

L'episodio del *Sella* si ricollega a quello della Mn *Leopardi*, che era la nave carica di passeggeri e di militari avvistata dal Ct e a quello della Cn *Aurora*, affondata circa 13 ore prima all'altezza di Ancona.

L'*Aurora* (ten. vasc. Attilio Gamaleri) era partita da Pola verso le ore 17 del 9 settembre seguendo per un certo tratto la Nb *Cesare*, coll'ordine trasmessogli dal contramm. Strazzeri comandante di Marina Pola di trasferirsi alla massima velocità a Sebenico, sostando a Zara durante la notte.

L'*Aurora* giunse a Zara verso le ore 1 del 10 settembre, e comunicò che — previ immediati rifornimenti — avrebbe proseguito alle 8.30.

Il ten. vasc. Gamaleri, andando a presentarsi al locale Comando Marina alle 8 del mattino, seppe da un Mas appena giunto da Sebenico che la situazione colà era molto confusa con sparatorie e scontri fra Italiani, Tedeschi e partigiani jugoslavi.

Ebbe ordine dal Comandante del Corpo d'Armata della Dalmazia (gen. Spigo), residente a Zara, di restare in porto in attesa di ordini, ma il Comando Marina continuò a rifornirlo così che potesse partire appena possibile.

Alle 16.30 il ten. vasc. Gamaleri scese a terra per informarsi della situazione e seppe dal comandante della base (cap. freg. Giuseppe Ferruccio Rossi) che il gen. Spigo aveva firmato la resa della guarnigione di Zara, confermando però per l'*Aurora* l'ordine « preciso e perentorio di non muoversi ».

Ma egli, con l'approvazione del comandante Rossi, decise di partire ugualmente col favore della notte in obbedienza agli ordini avuti da Supermarina, dirigendo su Ancona.

Riunito l'equipaggio, commentata la situazione e comunicate le sue decisioni, salpò adagio adagio per non attirare l'attenzione di alcune mitragliatrici e di 4 carri armati pesanti tedeschi, situati sulla banchina colle canne rivolte verso l'*Aurora*.

Appena la nave mise in moto le eliche, un nutrito fuoco fu aperto contro di essa da una distanza di circa 700 metri: fu colpita da alcuni proietti di mitragliatrice ma nessun colpo dei carri armati cadde fortunatamente a bordo.

Alle 4 del mattino dell'11 avvistò due Ms tedesche, che intimarono il fermo: per tutta risposta l'*Aurora* aumentò al massimo la velocità, ma poco dopo fu raggiunta da due siluri lanciati da una delle due Ms nonostante la pronta manovra eseguita per evitarli. In due minuti la nave scomparve per l'avvenuta esplosione delle caldaie. Le Ms ricuperarono 62 naufraghi su 88 persone presenti sulla nave: tra i naufraghi era il comandante, salvato dalla stessa Ms che aveva lanciato i siluri.

Alle 06.00 questa Ms, che aveva assunto rotta per nord separandosi dall'altra, incontrò la Mn *Leopardi* proveniente da Fiume con a bordo ufficiali, soldati, marinai e civili con donne e bambini delle loro famiglie: in totale circa 1500 persone. I naufraghi dell'*Aurora* furono trasbordati sulla *Leopardi*, insieme con un picchetto armato di Tedeschi. Sulla Ms restarono come ostaggi il comandante Gamaleri e il suo ufficiale in 2^a; la Ms prese come ostaggio anche il C.C. Barich comandante militare della motonave.

Il comandante Gamaleri assistette così al siluramento del *Sella*, eseguito dalla stessa Ms che aveva già affondato la sua nave e sulla quale si trovava come ostaggio. Stralciamo dal suo rapporto alcune parti significative:

« Verso le ore 16 del giorno 11 dalla Ms tedesca che scortava la *Leopardi*, si avvistò la costa prospiciente Venezia e poco dopo venne scorta la sagoma di una nave da guerra. La Ms dirottò la *Leopardi* verso levante e manovrò in modo di tenersi occultata dalla predetta motonave rispetto alla nave da guerra avvistata.

« Verso le 17 venne raggiunto un piroscafo nazionale di piccolo tonnello [il *Pontinia*] che, all'intimazione, fermò le macchine. La Ms gli si affiancò sul lato sinistro, prora a ponente.

« Il tenente di vascello comandante la Ms, accompagnato da tre uomini armati, salì sul piroscafo e prese posto sull'ala sinistra del ponte di comando...

« Dopo circa 15 minuti il ten. vasc. tedesco diede il segnale di « attenzione » ai tubi di lancio della Ms, seguito a breve intervallo dal « fuori ».

« Guardo nella direzione di lancio e poco dopo vedo spuntare la prora di una nave da guerra, con rotta all'incirca normale alla nostra e a una distanza di 3 - 400 metri. Compare quindi la plancia, poi due fumaiuoli. Riconosco trattarsi di un Ct tipo « Sella ». Il Ct, appena scorge la Ms, apre il fuoco contro di noi con le mitragliere...

« Il comandante la Ms lascia sul piroscafo due uomini armati e fa ritorno a bordo... Ordina di mollare gli ormeggi e ritorna verso

la Mn *Leopardi*. Mentre ci allontaniamo vedo il piroscifo, che ha servito da "civetta", avvicinarsi al punto di affondamento per il ricupero dei naufraghi ».

Secondo l'ufficiale in 2^a dell'*Aurora* (sten. vasc. Papazian) il comandante della Ms tedesca avrebbe detto al comandante Barich, poco prima di salire sul *Pontinia*: « Se il Ct non cadrà nell'imbo-scata, lei dirà che la Ms era al suo comando, pena la morte ».

c) *La fine della torpediniera T. 8.*

La torpediniera T. 8 (ten. vasc. c. Marcello Bosio) era dislocata a Ragusa, sua normale base operativa per le scorte dei convogli lungo il litorale dalmata. Ex jugoslava catturata, dislocava circa 250 tonn. e aveva una sessantina di uomini di equipaggio.

La T. 8 era rientrata a Ragusa alle 17.30 dell'8 settembre, dopo avere scortato un convoglio di cisterne e di piroscafi carichi, diretto a Durazzo.

Avuta conoscenza della proclamazione dell'armistizio, il comandante decise senz'altro di attenersi — in caso di necessità — alla direttiva di affondare la torpediniera piuttosto che consegnarla a chicchessia.

La sera del giorno 9 la T. 8 si tenne pronta muovere per cooperare colle forze di terra allo scopo d'impedire ai Tedeschi l'occupazione di località costiere e di convogliare tutti i galleggianti utilizzabili per l'esodo di truppe, che fossero costrette a sgomberare verso i porti italiani del sud.

Alle 22 s'imbarcò il cap. vasc. Alfredo Berardinelli, comandante di Marina a Ragusa, per prendere la direzione delle operazioni da compiere. Subito dopo la T. 8 salpò.

Dopo quattro ore la T. 8 approdò a Curzola (02.00 del 10 settembre), dove trovò centinaia di soldati laceri e affamati, in attesa di aiuto. Ne imbarcò il massimo numero possibile sui mezzi convogliati, che aveva portati da Ragusa; poi si recò a Ploce (presso Spalato), dove giunse alle 06.00, presiedette alla distruzione di ogni opera militare ivi esistente e imbarcò il personale su altri mezzi convogliati raccolti a Curzola e a Gravosa, ripartendo alle 13.45 per Curzola allo scopo di rifornirsi di combustibile e acqua. Questa distruzione il comandante Berardinelli aveva fatto compiere stando sulla T. 8 in obbedienza a un ordine del Comando del Corpo d'Armata della Dalmazia trasmessogli da Maridalmazia.

Poi, sempre in esecuzione delle direttive ricevute, egli sotto il tiro di protezione della torpediniera riuscì a salvare da cattura il personale della stazione semaforica di Meleda.

Decise infine di precedere colla *T. 8* una spedizione destinata a creare la testa di ponte di Malfi per contrastare l'avanzata tedesca verso Ragusa, ma mentre dirigeva verso il convoglio trasportante la spedizione, lasciò la vita sulla *T. 8* affondata da Stukas tedeschi alle 16.10 circa dello stesso giorno 11.

Egli avrebbe voluto ritornare a Ragusa, per riprendere il suo posto al Comando Marina a fianco dei suoi dipendenti, quando alle 15.30 il tenente di porto Orlandini, che era riuscito a raggiungerlo sulla *T. 8* con un motoscafo sfuggendo alla cattura, gli comunicò che Ragusa era caduta in mano tedesca.

Mentre la *T. 8*, rinunciando a proseguire per Ragusa, aveva imboccato le rotte di sicurezza sotto l'isolotto di Olipa coll'intenzione di andare a Curzola e quindi a Lagosta (per rifornirsi di acqua, di cui aveva estrema necessità) e poi proseguire per l'Italia, sbucarono improvvisamente 9 Stukas da dietro le colline dell'isolotto iniziando il martellamento con bombe e mitraglia della torpediniera.

Una prima bomba esplose vicino alla poppa producendo lievi danni; una seconda cadde nel locale di una delle due macchine motrici; una terza colpì la caldaia poppiera; mentre i locali colpiti stavano riempiendosi di acqua, una quarta bomba raggiunse la prora provocando l'esplosione di due siluri e del deposito di munizioni. La *T. 8* scomparve in pochi secondi: durante la rapida azione il ten. vasc. Bosio aveva manovrato imperturbabile nell'intento di rendere più difficile la punteria agli attaccanti e l'equipaggio, per suo ordine, aveva reagito colle poche armi di cui la piccola silurante disponeva.

La metà del personale presente sulla nave scomparve con essa, compreso il comandante Bosio; molti furono i feriti. Tra i morti fu anche il comandante Berardinelli, che — per testimonianza dei superstiti — diede fino all'ultimo esempio di sangue freddo e di noncuranza del pericolo.

I superstiti furono raccolti, trattati e curati con premura e cortesia dai partigiani jugoslavi: quelli che, per vicende successive, riuscirono a non cadere in mano tedesca furono rimpatriati a cura dei partigiani che li avviarono a Lagosta, dove il 23 settembre l'incrociatore ausiliario *Lubiana*, inviato dal Comando Marina di Bari, li

imbarcò trasportandoli a Bari il 24, insieme con molti altri militari sfuggiti alla cattura.

f) *Affondamento del trasporto munizioni Buffoluto e dell'Incr. aus. Pietro Foscari.*

Il *Buffoluto* (ten. vasc. c. Matteo Mori) si trovava l'8 settembre a La Spezia per riparazioni ai forni delle caldaie. Non aveva munizioni a bordo, eccetto quelle di dotazione delle armi di bordo.

Verso le 8 del 9 settembre il comandante in 2^a dell'arsenale ordinò al ten. vasc. Mori di partire o di autoaffondare la nave. Dato che quest'ultimo aveva predisposto fin dalla sera precedente l'accensione delle caldaie, la nave poté essere rapidamente approntata e partire poco dopo: alle 09.40 era già fuori della rada della Spezia.

Non avendo potuto rifornirsi, aveva a bordo poco carbone e poca acqua: perciò diresse per Portoferraio (dove il comandante calcolava di potersi rifornire e proseguire poi verso sud) seguendo rotte costiere, allo scopo di potersi ancorare in qualsiasi momento se — dato il cattivo stato dei forni — avesse dovuto interrompere la navigazione.

Verso le 15.00, mentre la nave stava dirigendo per passare tra le secche della Meloria e la costa, vide verso sud due bastimenti che avanzavano con rotta opposta. Alle 15.30, quando la nave era tra la Meloria e i moli del porto di Livorno, i due bastimenti chiamarono col proiettore e il *Buffoluto* rispose alzando il proprio nominativo a bandiere.

Poco dopo essi aprirono il fuoco, prima che il comandante Mori avesse potuto distinguerne la bandiera che era mascherata dai loro fumaiuoli: essi erano i due grandi posamine germanici *Pommern* e *Brandenburg*, usciti poche ore prima da Livorno.

Il *Buffoluto* accettò l'impari combattimento, rispondendo immediatamente coi suoi due pezzi da 100 e colle mitragliere.

In breve esso fu crivellato di colpi, ma fece fuoco finché poté; un primo proietto mise fuori combattimento il personale di prora; altri proietti devastarono le strutture di prora; un proietto esplose sul ponte di comando, ferendo il comandante ad una gamba e il timoniere, e troncando la trasmissione del timone. Mentre si cercava di mettere in funzione la stazione di governo di fortuna, la nave — rimasta col timone tutto a sinistra — cercò di portarsi ad incagliare manovrando colle macchine. Ma dalle unità tedesche, giunte ormai a brevissima distanza, continuò una pioggia di proietti

che aumentò le devastazioni sul *Buffoluto*, ormai incapace di reagire, per la messa fuori causa anche del pezzo di poppa e delle mitragliere: un colpo aveva, esplodendogli vicino, gettato in mare l'ufficiale in 2^a sten. vasc. Benvenuti. Anche mitragliere sistemate sui moli iniziarono a far fuoco sul bastimento italiano.

Un motoscafo, con molti militari tedeschi a bordo, uscì dal porto, attraccò al *Buffoluto* e un ufficiale tedesco chiese se c'erano feriti da sbarcare.

« Considerata la posizione in cui mi trovo, — scrisse il ten. vasc. Mori nella sua relazione — nell'impossibilità di affrontare altro combattimento, con feriti gravi a bordo ed io stesso affetto da ferita lacero-contusa al ginocchio destro, la nave resa ormai inservibile dagli incendi e con tutte le sovrastrutture e lo scafo completamente crivellati, ritengo inutile altra resistenza; quindi il motoscafo accosta e imbarca i feriti.

« Contemporaneamente l'ufficiale tedesco sale a bordo insieme col personale armato e piazzati davanti a me due soldati muniti di fucile mitragliatore, chiama due motopescherecci presenti in avanzamento e mi ordina di farmi rimorchiare al mandracchio dove mi ormeggio di fianco alla radice del molo ».

Il *Buffoluto*, rimorchiato in porto, non fu rimesso in efficienza dai Tedeschi e alla fine della guerra fu trovato affondato a La Spezia.

Il comandante, distrutti i documenti segreti e distribuito il danaro esistente in cassa al personale, riuscì ad allontanarsi eludendo la vigilanza delle sentinelle tedesche e a recarsi all'ospedale di Livorno per farsi curare.

Alcuni marinai, che insieme coll'ufficiale in 2^a si trovavano in mare, furono recuperati da due lance a remi inviate dall'Accademia Navale.

Le due navi, colle quali aveva combattuto sì valorosamente il *Buffoluto*, avevano poco prima operato davanti alla costa tra Antignano e Castiglioncello (poco a sud di Livorno) contro l'Incr. aus. Mn *Pietro Foscari* e contro il P.fo *Valverde* carico di carbone, da esso scortato.

Le due navi avevano lasciato Genova poco dopo la mezzanotte dell'8 settembre, dirette anch'esse a Portoferraio. Arrivate nelle acque costiere della parte meridionale del settore marittimo di Livorno, ebbero una vicenda molto simile a quella del *Buffoluto*.

Il *Foscari* rispose coi suoi due 120 al fuoco iniziato dalle unità avversarie, imitato dalle batterie sistemate sulla costa, ma la sua rea-

zione non fu così vivace e così protratta fino alle estreme possibilità, come quella del *Buffoluto*.

Verso le ore 15 il *Valverde*, colpito a poppa, s'incagliava a nord della Punta di Castiglioncello.

Il *Foscari*, colpito a prua da una delle navi attaccanti che si allontanarono verso nord, andò alla fonda nell'insenatura di Castiglioncello verso le 15.30, anche perché uno dei due motori aveva fatto avaria. Il comandante (cap. corv. c. Leonarduzzi) il giorno 10 mandò un ufficiale a Livorno per chiedere ordini: l'amm. Romolo Polacchini, comandante di Marina Livorno, ordinò di partire senz'altro in qualsiasi condizione raggiungendo almeno Portoferraio, che distava una trentina di miglia da Castiglioncello.

L'ufficiale, tornato a Castiglioncello verso le 19, trovò che il *Foscari* era affondato. Infatti, verso le 17.30 erano riapparse le navi tedesche, accompagnate da due motosiluranti, che con alcuni colpi bene assestati alla linea di galleggiamento l'avevano mandato a picco.

Il comandante, colle poche persone rimaste a bordo con lui dopo che quasi tutto l'equipaggio aveva già lasciato la nave si salvò per non cadere prigioniero.

Il *Valverde* fu poco dopo distrutto dalle motosiluranti.

g) Il destino delle altre navi.

Tutte le unità, che poterono raggiungere i porti del sud, lo fecero: qualcuna andò a fondo intrepidamente, ma senza eventi episodici che si debbano ricordare. Le sole di cui riteniamo far cenno sono le Cv *Gabbiano*, *Pellicano*, *Berenice* e il Sm *Topazio*.

La Cv *Gabbiano* (ten. vasc. Nilo Foresi) era alla banchina di Gaeta insieme colla Cv *Pellicano* (ten. vasc. Amleto Ferraù). Alle 02.15 del 9 salirono a bordo della *Gabbiano* alcuni militari tedeschi armati, chiedendo di parlare, in tono amichevole, col comandante.

Poiché numerosi altri militari tedeschi si affollavano sulla passerella, il personale di guardia tentò di fermarli ma fu sopraffatto e disarmato.

Un ufficiale si presentò al comandante, invitandolo a schierarsi a fianco della Germania; questi rispose di non poter aderire senza ordini precisi dei suoi superiori e propose di andare sul *Pellicano*, il cui comandante era più anziano di lui. Accompagnato da tre tedeschi, il ten. vasc. Foresi si avviò verso la *Pellicano*, che però stava in fase di manovra per uscire dal porto contemporaneamente al

Smg *Axum* ormeggiato nelle vicinanze. Anche la *Cv Gru*, che era ormeggiata in una zona dove non si presentarono tedeschi, era pochi minuti prima partita, trasferendosi a Ponza (dove la sera dell'11 salpò per Palermo).

L'ufficiale in 2^a (sten. vasc. c. Osvaldo Perucca), con grande prontezza di spirito e di decisione, riuscì a sfuggire alla sorveglianza dei numerosi tedeschi affluiti a bordo e a partire improvvisamente, mettendo i motori a tutta forza senza sciogliere gli ormeggi che si spezzarono.

« La passerella carica di Tedeschi che, compresa l'azione, tentano guadagnare la terra — scrisse il bravo sten. vasc. Perucca — si stacca da bordo facendoli cadere in mare, altri si gettano o vengono gettati direttamente da bordo, due dei quali al centro dell'unità che avevano già raggiunto per catturarlo, l'ufficiale in 2^a. Una furiosa nutrita lunga scarica di colpi di mitragliatrice da terra... non si hanno che lievi danni e tre soli feriti leggeri a bordo. Non si reagisce per evitare di colpire i nostri rimasti nelle mani dei Tedeschi ».

Sulla banchina vi erano infatti, prigionieri dei Tedeschi: il comandante, col direttore di macchina sten. d.m. c. Giulio Lotti e col direttore del tiro g.m. c. Giorgio Corti, e 24 uomini tra i quali 3 sottufficiali. Tutti catturati e trascinati a terra prima che la corvetta riuscisse a strappare gli ormeggi e a partire. Cinque uomini riuscirono a scappare sulla *Cv Gru*, ormeggiata fuori del porto interno e che riuscì a partire, andando poi a Palermo come accennato.

La *Gabbiano*, appena in rada, fu attaccata da velivoli con bombe ben centrate, ma che non la colpirono. Diresse per Portoferraio, ma verso le 9.00 del 9 settembre ricevette l'ordine di andare a La Maddalena, ma — ricevuta notizia della caduta di questa Piazza — rimise in rotta per Portoferraio. Il sten. vasc. Perucca aveva intanto informato Supermarina dell'avventurosa partenza, e nel telegramma che gli ordinava di andare a La Maddalena era inserita questa frase conclusiva: « Vi esprimiamo compiacimento per vostra azione decisa ».

Alle 17.50 la corvetta avvistò la *Pellicano* presso l'isola di Montecristo, le si aggregò ed entrambe entrarono nel porto dell'isola.

Qui ricevettero l'ordine di trasferirsi a Bastia. Partite da Montecristo alle 9.00 del mattino dell'11, giunsero in vista di Bastia verso le 16 del pomeriggio.

Avvistarono due navi mercantili e, mentre dirigevano per entrare in porto, notarono un'esplosione sotto la poppa dell'unità di

testa: era la motonave *Humanitas* (l'altra era il P.fo *Sassari*). Diresero subito alla massima velocità verso l'*Humanitas*, constatando che — pur colla poppa sfracellata — la motonave si manteneva bene a galla. Ammainata un'imbarcazione della *Gabbiano*, furono recuperati alcuni uomini gravemente feriti, mentre il comandante dell'*Humanitas*, che aveva a bordo anche un carico di 1600 tonnellate di munizioni, temendo uno scoppio, stava abbandonandola col personale valido. Il *Sassari* invece poté raggiungere Portoferraio, scortato dal M.A.S. 543. Tutti i naufraghi furono riuniti su due motopescherecci usciti da Bastia.

La nave era stata silurata dal sommergibile olandese *Dolfijn* (evidentemente ignaro dell'avvenuto armistizio), cui le due corvette dettero caccia senza risultato positivo (senza sapere che si trattava di un sommergibile alleato).

Alle 19.20 le due corvette aprirono il fuoco contro velivoli germanici, attaccanti la motonave sinistrata, e ebbero l'impressione di averne colpito uno. Ripresero poi la ricerca del sommergibile senza rintracciarlo.

L'inopportunità di prendere a rimorchio l'*Humanitas* dovette essere riconosciuta fuori discussione dai comandanti delle due corvette perché decisero di affondare il relitto della motonave a cannonate. Compiuta questa incresciosa operazione tra le 23.00 e le 23.30 circa, le due corvette entrarono in Bastia alle ore 01.00 del 12. Ripartirono da Bastia verso mezzogiorno dello stesso giorno 12, dirette a Montecristo per ordine del Comandante M.M. della Corsica residente a Bastia (amm. div. Catalano Gonzaga di Cirella): egli aveva disposto che le due corvette stessero a Montecristo a sua disposizione, a meno che improvvise complicazioni non consigliassero alle due corvette di partire per porti del sud controllati dagli Alleati.

Esse raggiunsero Montecristo poco dopo le 15.00 del 12 e di qui uscirono alle 12.25 del 13 per riconoscere alcune motozattere colle quali scambiarono una serie di salve, senza conseguenze, per alcuni minuti, dopo avere constatato che le motozattere avevano bandiera tedesca.

Rientrate in porto alle 13.15, ricevettero ordine da Maricorsica di andare a Portoferraio, subito annullato.

Subito dopo i due comandanti discussero sul da farsi: il tenente di vascello Ferraù esprime il parere di attendere ulteriori ordini o, quanto meno, indicazioni attendibili sull'evolvere della situazione; il sten. vasc. Perucca insistette per partire per il sud. Il ten. vasc. Ferraù lo autorizzò a farlo e, tenuto conto che alla *Gabbiano*, tra il

personale in licenza e quello catturato dai Tedeschi alla partenza da Gaeta, mancava quasi un terzo dell'equipaggio, le trasbordò 23 uomini, tutti siciliani.

Così la *Gabbiano* lasciò Montecristo alle 16.00 del 13, mettendo in rotta per le Isole Lipari. Alle 8.00 del mattino del 14 incontrò due motocannoniere inglesi, si fece riconoscere coi segnali stabiliti dalle convenzioni d'armistizio e insieme con loro giunse a Palermo alle 15.45.

La *Pellicano*, lasciata Montecristo alle 17.00 del 15, raggiunse Palermo alle 12.30 del 16.

Da Palermo le due corvette proseguirono per Malta colla Divisione siluranti il 19 settembre.

Quanto è stato narrato è stato tratto dal rapporto di missione compilato dal sten. vasc. Perucca, temporaneo comandante della *Gabbiano*, perché il rapporto del comandante della *Pellicano* non è stato reperito.

Invece, secondo la relazione dell'amm. Catalano sugli avvenimenti di Bastia cui furono per alcune ore legate le due corvette, alcuni particolari sono del tutto diversi.

Riportiamo quel che scrisse l'amm. Catalano, per poi fare qualche considerazione sull'attendibilità delle due versioni.

«Giorno 11 settembre.

— *Omissis* —

«Alle Cv *Pellicano* e *Gabbiano* che dirigevano su Bastia diedi le seguenti disposizioni:

— Al *Pellicano*: Perlustrate zona da Punta Chiappa a Capo Sagro catturando tutti i mezzi tedeschi che incontrerete alt Appena possibile date notizie alt 113011.

— Al *Gabbiano*: In collaborazione con *Pellicano* perlustrate da Punta Chiappa a Capo Sagro catturando tutti i mezzi tedeschi che incontrerete alt Datemi vostra posizione alt 113011.

«In risposta ricevetti il seguente telegramma: Maricorsica da nave *Pellicano* alt Mia posizione è miglia 13 per 267° da Punta Libeccio Pianosa alt Da punto C seguirò la rotta costiera per eseguire esplorazione ordinata alt Nave *Gabbiano* con me alt Prego comunicare ora rientro alt 134011.

«Comunicai al *Pellicano*: Rientrerete a Bastia ore 08.00 del 12 alt Tutta costa levante est libera qualsiasi sbarramento alt Atterraggio Bastia est libero alt 140411.

« Avendo avuto alle 9.00 assicurazione che l'*Humanitas* galleggiava [aveva subito gravi danni da una proditoria azione di fuoco tedesca del giorno 9], diedi ordine per la partenza a Portoferraia sia dell'*Humanitas* sia del *Sassari* per le ore 16.00...

« Diedi anche ordine alle corvette *Gabbiano* e *Pellicano* di trovarsi per le 16.00 fuori del porto di Bastia per scortare insieme col M.A.S. 543 i predetti piroscafi a Portoferraio...

« Alle 16.00 l'*Humanitas* esce per primo dal porto, seguito a mezz'ora d'intervallo dal *Sassari*... Il M.A.S. 543 uscì dopo il *Sassari*.

« A circa 6 miglia dal porto l'*Humanitas* venne immobilizzato da un siluro, che colpì la parte poppiera.

« La corvetta *Pellicano* e il M.A.S. 543 ebbero ordine di dare caccia al sommergibile e il *Gabbiano* di scortare il *Sassari*, che proseguì la rotta per Portoferraio.

« Contemporaneamente veniva dato ordine al nostro rimorchiatore *Turbine* di uscire dal porto e di prendere a rimorchio l'*Humanitas* per portarlo a Portoferraio.

« Mentre si iniziavano le operazioni di rimorchio una formazione di sei caccia tedeschi con attacco in picchiata attaccò e bombardò la unità sinistrata senza apparente risultato positivo, mentre attaccava con mitragliera il Rim *Turbine*, ove era stato trasbordato l'equipaggio dell'*Humanitas*. Il rimorchiatore, allora, abbandonata l'iniziata operazione di rimorchio, rientrò a Bastia. Appena giunto, gli fu ordinato di riuscire e di ritentare l'opera di rimorchio, ma nel frattempo le condizioni di galleggiabilità della nave risultarono compromesse, forse per effetto delle bombe scoppiate vicino. Il *Turbine* dopo lunghi e laboriosi tentativi di prendere ed iniziare il rimorchio dell'*Humanitas* dovette rinunciarvi.

« Neanche la corv. *Pellicano* riuscì a prendere a rimorchio la nave, che affondava lentamente con la poppa.

« Perciò ne decisi l'affondamento, dandone incarico alla Cv *Pellicano*, e ciò anche in considerazione che il relitto alla deriva colla presenza a bordo delle 1600 tonnellate di esplosivo avrebbe costituito un pericolo per la navigazione.

« Ordinai al M.A.S. 543 di raggiungere il *Sassari* e scortarlo col *Gabbiano* fino a Portoferraio, rientrando a Bastia per le 08.00 del 12 settembre...

« Alle 23.50 circa l'*Humanitas*, colpita dai proietti del *Pellicano*,... affondò inabissandosi colla poppa.

« Affondata l'*Humanitas*, il *Pellicano* rientrò nel porto di Bastia...

« Il P.fo *Sassari* col *Gabbiano* e col M.A.S. 543 arrivarono regolarmente a Portoferraio alle 21.40 [dell'11] ».

Si constata che tra il rapporto della *Gabbiano* e la relazione di Maricorsica ci sono notevoli divergenze.

Alcune di queste, per l'intervallo di tempo che va fino all'affondamento dell'*Humanitas*, possono essere giustificate tenendo presente che il comandante della *Gabbiano* per avarie agli apparati r.t. ad onde ultracorte (usati per le comunicazioni a brevi distanze) non poteva comunicare né con Maricorsica né colla *Pellicano*, per cui può essere avvenuto che alcune decisioni prese fossero conseguenze degli ordini di Maricorsica anziché di iniziative dei Comandi delle due corvette.

Ma la *Gabbiano* non ha certamente scortato l'*Humanitas* fino a Portoferraio, perché il sten. vasc. Perucca non avrebbe taciuto una circostanza così importante: ha invece partecipato all'affondamento dell'*Humanitas*. Non vi può essere altra spiegazione che quella derivante dalla considerazione che la relazione dell'amm. Catalano riguarda gli avvenimenti di quei giorni in tutta la Corsica e che perciò alcuni particolari possano essergli sfuggiti, oppure gli siano stati riferiti con scarsa aderenza alla realtà.

Quanto al P.fo *Sassari* giunse a Portoferraio col M.A.S. 543 e poi fu catturato dai Tedeschi alla caduta di Portoferraio. Il M.A.S. tornò invece subito a Bastia.

La Cv *Berenice* (ten. vasc. Antonio Bonelli) si trovava a Trieste alla fine dell'allestimento, con l'equipaggio al completo.

Annunciato l'armistizio il comandante si tenne pronto a partire il mattino del 9 settembre, essendo manifesto che i Tedeschi stavano per occupare la città.

Alle 07.30 si disormeggiò per uscire dal porto, prevedendo l'ordine di partenza del Comando Marina.

Appena in moto la corvetta fu investita dal fuoco incrociato di batterie germaniche, al quale bravamente rispose. Ma, gravemente danneggiata, rimase immobilizzata e affondò verso le ore 9.00.

Il Smg *Topazio* (ten. vasc. Pier Vittorio Casarini) era partito da La Maddalena alle 10.12 del 7 settembre per raggiungere la zona di agguato assegnatagli nel Basso Tirreno, seguito quattro ore dopo dai Smg *Platino* e *Turchese*.

La sera dell'8 settembre e il giorno 9 ricevette gli ordini impartiti da Maricosom in conseguenza dell'armistizio, l'ultimo dei quali

gli prescriveva (come ad altri sommergibili che erano in mare a ponente dell'Italia) di andare a Bona, mentre ai sommergibili in mare a levante dell'Italia era ordinato di riunirsi ad Augusta o a Brindisi.

Nei giorni 9 e 10 rimase riunito o in vista dei tre Smg *Diaspro*, *Turchese* e *Marea* — anch'essi diretti a Bona — ma la sera del 10 perse il contatto con loro. Da quel momento non dette più notizie di sé.

Successivamente, notizie ufficialmente fornite dalla Marina britannica hanno reso noto che il 12 settembre un velivolo aveva avvistato un sommergibile in superficie a circa 30 miglia per sud-ovest da Capo Carbonara (Sardegna). Esso non aveva i segnali di riconoscimento prescritti dalla convenzione d'armistizio e perciò il velivolo lo attaccò, disgraziatamente affondandolo. Sicuramente questo sommergibile era il *Topazio*.

Gli altri sommergibili, compreso il *Platino*, raggiunsero Bona senza incidenti, salvo il *Turchese* che alle 21.30 circa del giorno 11 — mentre era in rotta per Bona — riportò notevoli danni in seguito all'attacco di un velivolo germanico.

h) *Unità non efficienti o non pronte.*

Le navi, che non poterono prendere il mare perché in lavori di riparazione di lunga durata, o perché ancora in allestimento senza personale sufficiente, o in costruzione, furono — a seconda delle contingenze — autoaffondate, o sabotate, o abbandonate (soltanto quelle ancora in costruzione).

Le navi che subirono questa sorte furono ben 574, così ripartite:

66 autoaffondate;

303 sabotate;

205 abbandonate in costruzione.

Pochissime furono le unità militari, sulle quali i Tedeschi riuscirono a mettere le mani di sorpresa: e tutte di piccolo dislocamento o di limitata potenza bellica.

Di tutte le navi cadute in mano dei Tedeschi, o subito o perché sabotate o abbandonate, soltanto 49 poterono essere da loro rimesse in efficienza e utilizzate per periodi di tempo più o meno lunghi. Alcune andarono perdute, sotto bandiera tedesca, per eventi bellici durante la lotta per la liberazione.

CAPITOLO III

L'OBEDIENZA DELLE NAVI NEGLI OCEANI

13° LE NAVI FUORI DEL MEDITERRANEO.

Le navi, che alla data dell'armistizio si trovavano fuori del Mediterraneo, erano parte nell'Estremo Oriente, parte a Bordeaux nella base di Betasom (Comando gruppo sommergibili operanti negli Oceani) e parte a Danzica (Centro di addestramento per sommergibili).

Erano in Estremo Oriente:

la nave coloniale *Eritrea*;

l'Inc aus. *Calitea* 2° (ex *Ramb.* 2°);

le Cn *Lepanto* e *Carlotto*;

i Smg *Cappellini*, *Giuliani*, *Torelli* e *Cagni* (quest'ultimo ancora in navigazione, diretto in Estremo Oriente).

Erano a Bordeaux:

i Smg. *Bagnolini* e *Finzi*.

Erano a Danzica:

i Smg S. 1, S. 2, S. 3, S. 4, S. 5, S. 6, S. 7, S. 8, S. 9.

14° NAVI IN ESTREMO ORIENTE.

a) *Premessa.*

Prima di parlare della loro sorte all'armistizio è opportuno dire come ciascuna di queste navi si trovasse all'armistizio in quelle acque tanto lontane dalla Patria.

L'*Eritrea* (cap. vasc. Marino Iannucci), costruita per i mari tropicali e dotata di grandissima autonomia grazie alle sue motrici endotermiche, era partita il 18 febbraio 1941 da Massaua per evitare l'affondamento o la cattura all'atto dell'ormai imminente caduta di quella nostra base. Aveva avuto l'ordine di raggiungere un porto

del Giappone, che era allora ancora neutrale ma benevolmente disposto verso la Germania e l'Italia, cui era legato dal patto anticomintern. La traversata di quasi 10 mila miglia, compiuta in 32 giorni, era stata coronata da pieno successo: alle 09.20 del 22 marzo la nave aveva dato fondo all'ancora nel porto di Kobe. Due giorni prima vi era giunto il *Ramb 2°* (ribattezzato poi *Calitea 2°*), che lasciata Massaua due giorni dopo l'Eritrea l'aveva preceduta per la sua maggiore velocità.

Le Cn *Lepanto* e *Carlotto* erano da anni stazionarie in Estremo Oriente, con base normale a Shanghai.

I Smg *Giuliani*, *Torelli*, *Cappellini* e *Cagni* facevano parte del gruppo di sette sommergibili destinati — con opportuni adattamenti, tra i quali è da ricordare quello dello sbarco dei siluri e dell'utilizzazione dei tubi di lancio per aumentare la capacità di carico — al trasporto di materie prime preziose per la produzione bellica, che il Giappone poteva fornire alla Germania e all'Italia (1). I primi due si trovavano l'8 settembre a Singapore, l'uno già carico e pronto a partire per Bordeaux e l'altro in lavori di revisione. Il terzo era a Sabang (all'estremo nord di Sumatra) pronto a proseguire per Bordeaux col carico a bordo. Il *Cagni* si trovava invece nell'Oceano Indiano sud-occidentale, diretto a Singapore.

Essi avevano lasciato Bordeaux:

— *Cappellini* (cap. corv. Walter Auconi) l'11 maggio 1943, giungendo a Singapore il 14 luglio, dopo aver toccato Sabang il 9 luglio;

— *Giuliani* (cap. corv. Mario Tei) il 23 maggio 1943, giungendo a Singapore il 1° agosto, dopo aver toccato Sabang il 28 luglio;

— *Torelli* (ten. vasc. Enrico Gropallo) il 14 giugno 1943, giungendo a Singapore il 31 agosto, dopo aver toccato Sabang il 26 agosto;

— *Cagni* (cap. corv. Giuseppe Roselli Lorenzini) il 29 giugno 1943, con compiti operativi fino alle acque dell'Oceano Indiano occidentale e con l'ordine di raggiungere poi Singapore per caricarvi le materie prime previste.

(1) Gli altri tre sommergibili erano: *Tazzoli*, *Barbarigo* e *Bagnolini*. I primi due, partiti da Bordeaux per l'Estremo Oriente rispettivamente il 16 maggio e 15 giugno 1943, andarono perduti durante la traversata per cause che non si sono potute accertare con sicurezza. L'ultimo era in lavori a Bordeaux, insieme col *Finzi* anche esso destinato a entrare nel turno dei sommergibili rifornitori. Il solo *Cagni* non aveva bisogno di speciali adattamenti.

b) *Situazione delle unità all'8 settembre 1943.*

L'*Eritrea*, ancor prima dell'entrata in guerra del Giappone, aveva potuto riprendere l'attività e si era dislocata in Cina. Nel giugno 1943 aveva lasciato Shanghai per Singapore in seguito ad ordine di Supermarina, che l'aveva destinata « quale nave - appoggio e scorta dei sommergibili da trasporto italiani che iniziavano allora il traffico tra Bordeaux e Singapore ».

Giunto il 14 giugno a Singapore, il Comandante Iannucci aveva saputo rapidamente organizzare — superando notevoli difficoltà — il rifornimento di nafta e di viveri, approntare un'officina per le riparazioni e preparare gli alloggi per il personale dei sommergibili. Il 3 luglio l'*Eritrea* si era recata prima a Penang, base di sommergibili tedeschi, e poi a Sabang, sede del Comando navale germanico in Estremo Oriente, per prendere accordi.

L'8 luglio — mentre l'*Eritrea* era ancora a Sabang — giunse da Bordeaux il *Cappellini*, il primo che in meno di due mesi era riuscito a compiere una traversata di circa 13 mila miglia senza mai rifornirsi, superando la caccia dell'avversario specialmente intensa nel golfo di Guascogna, le tempeste del Capo di Buona Speranza e il mare avverso nell'Oceano Indiano.

Il 9 luglio il *Cappellini* era ripartito colla scorta dell'*Eritrea* e tre giorni dopo era a Singapore, sbarcandovi materiale bellico destinato al Giappone in cambio di gomma e di stagno destinati alla Germania.

L'*Eritrea*, ripartita da Singapore il 24 luglio per incontrare a Sabang il Smg *Giuliani* in arrivo, aveva avuto in navigazione la notizia della caduta del fascismo, che era stata accolta a bordo con un senso di sollievo. Il 1° agosto era rientrata a Singapore insieme col *Giuliani*.

Un terzo viaggio per Sabang aveva compiuto andando incontro al *Torelli*; era rientrata a Singapore il 31 agosto, scortandovi il *Torelli*. Nell'andata aveva scortato fino a Sabang il *Cappellini*, che era pronto per rientrare in Europa.

Il comandante Iannucci, nella sua relazione sugli avvenimenti di quel periodo, scrisse che la caduta del fascismo e l'avvento del Governo Badoglio avevano determinato una grande diffidenza verso di noi nelle Autorità tedesche e giapponesi, le quali avevano iniziato una resistenza passiva e un ostruzionismo sistematico, rivolti ad impedire la partenza dei sommergibili da Singapore, nell'intento di catturarli a beneficio del Giappone qualora ci fossimo staccati dal-

l'alleanza. Così erano stati rallentati i lavori di revisione del *Torelli* e quelli di caricamento del *Giuliani*, arrivato proprio allora.

Il comandante Iannucci, con antiveggente chiarezza di idee, aveva distribuito ai tre sommergibili bombe per l'autoaffondamento, da compiersi qualora i Giapponesi o i Tedeschi avessero tentato un colpo di mano per impadronirsi dei sommergibili.

Ai primi di settembre egli si era dato da fare colle autorità navali locali e con quelle centrali di Tokio tramite il nostro addetto navale (amm. div. Carlo Balsamo) per ottenere il permesso di far partire *Cappellini* e *Giuliani* insieme, su rotte che non attraversassero zone di operazione giapponesi. Era stato indotto a questo passo dal fatto che il Comando giapponese locale lo aveva invitato a far ritornare il *Cappellini* da Sabang a Singapore, col pretesto che la sua presenza a Sabang intralciava l'ormeggio delle navi giapponesi ivi affluenti per le predette operazioni.

Ebbe in risposta dall'amm. Balsamo: « Marina giapponese ha confermato che nessuna unità italiana può lasciare Singapore alt. Pertanto prendete accordi con Autorità navali di costà perché sia inviata una unità giapponese a Sabang per scortare *Cappellini* a Singapore ».

Questo telegramma confermò nell'animo del comandante Iannucci le sue previsioni sulle intenzioni dei Nippo-germanici. Assai abilmente ottenne di prendere il mare per recarsi coll'*Eritrea* (anziché con una unità giapponese) a Sabang per rilevare il *Cappellini*, ma non poté ovviamente pretendere di portare con sé il *Giuliani* ormai pronto.

Prima di lasciare Singapore a mezzogiorno dell'8 settembre, ricordò ai comandanti dei due sommergibili di tener sempre pronte le bombe per l'autodistruzione e — presago di imminenti gravi avvenimenti — fissò loro l'orario di appuntamenti radio per eventuali ordini che avrebbe potuto dare; eguali raccomandazioni aveva fatto al comandante del *Cappellini* prima di lasciare Sabang col *Torelli* 10 giorni prima.

In definitiva nella notte tra l'8 e il 9 settembre la situazione delle unità in questione era la seguente:

— *Eritrea* in navigazione nello Stretto di Malacca, diretta a Sabang per prendervi il *Cappellini*;

— *Cappellini* a Sabang, carico e pronto per rientrare a Bordeaux;

— *Giuliani* a Singapore, pronto anch'esso;

— *Torelli* a Singapore, giunto da pochi giorni, in lavori di revisione e impossibilitato ad eseguire un'immediata eventuale partenza.

Si deve notare che su ciascuno di questi due ultimi sommergibili erano presenti a bordo soltanto un ufficiale e cinque uomini, di cui tre radiotelegrafisti per i turni di ascolto. Tutto il resto del personale era alloggiato a terra, allo scopo di ritempersi, in fabbricati a circa 9 chilometri dal porto.

Le cannoniere *Lepanto* (cap. corv. Morante) e *Carlotto* (ten. vasc. De Leonardis) erano a Shanghai.

L'incr. aus. *Calitea* 2° (cap. corv. c. Mazzella) era a Kobe in lavori, dopo aver eseguito missioni nel Pacifico alla dipendenza della Marina giapponese, a partire dall'entrata in guerra del Giappone, per un totale di 30 mila miglia.

Vi erano inoltre in Estremo Oriente numerosi piroscafi, tra i quali il transatlantico *Conte Verde*, anch'esso a Shanghai.

c) *La sorte dell'Eritrea dopo l'8 settembre.*

L'Eritrea si trovava nella parte meridionale dello Stretto di Malacca, quando verso le 05.00 del mattino del giorno 9 (corrispondenti alle 22.00 del giorno 8 in Italia) intercettò un telegramma di Supermarina così concepito: « Supermarina a Comando Superiore Navale E.O. alt Navi e sommergibili tentino raggiungere porti inglesi aut neutrali oppure si autoaffondino alt 210408 ».

Il comandante Iannucci lesse all'equipaggio il dispaccio e precisò che si doveva fedelmente attenersi a quanto era stato ordinato. Poi lo lanciò per r.t. all'aria più volte col cifrario speciale per i sommergibili - trasporto, ma soltanto il *Cappellini* intercettò la trasmissione.

Egli comprese che la guerra contro gli Alleati era finita, rinunciò ad andare a Sabang, scelse le rotte sulle quali avrebbe avuto meno probabilità di essere scoperto dalla ricognizione giapponese, ebbe la fortuna di non essere avvistato e il mattino del 10 era in Oceano Indiano, dopo essere passato a nord di Sumatra.

Compresa che non gli sarebbe stato possibile raggiungere l'Italia, sebbene l'autonomia della nave lo consentisse, e in obbedienza all'ordine di Supermarina — che nel telegramma citava per primo un porto inglese e dava come alternativa un porto neutrale — decise di dirigere per Colombo.

All'alba del 14 informò per radio Colombo che si sarebbe presentato davanti a quella base verso mezzogiorno, e all'inizio della

rotta di sicurezza d'entrata trovò una vedetta inglese che l'attendeva per pilotarlo.

Egli aveva intanto intercettato un comunicato dell'Agenzia Transocean, che diffondeva le clausole dell'armistizio.

A Colombo la nave fu accolta così come scrive il comandante:

« All'entrata del porto salgono a bordo due ufficiali britannici, il pilota e un drappello armato.

« Comunico al più anziano, cap. corv. Weeks che, in base agli ordini impartiti dal Ministero della Marina Italiana, domando di entrare in porto sottostando alle norme di armistizio concordate fra gli Alleati e il Governo italiano. Essendomi stata chiesta gli dò la mia parola di onore di eseguire gli ordini conseguenti che mi verranno dati, senza tentare di reagire o di danneggiare la nave.

« Sentinelle britanniche vengono poste agli accessi dei depositi munizioni, in macchina, ai barcarizzi, alla stazione radio. Si smontano gli otturatori dei cannoni e delle mitragliere, si consegnano le armi portatili, comprese le pistole personali degli ufficiali, e le chiavi delle casseforti; vengono infine suggellati gli apparecchi radio trasmettenti... Ho un groppo alla gola; devo fare sforzi per mostrarmi impassibile; tutti mi guardano.

« Ma fino a questo momento nulla da eccepire. Le operazioni di disarmo non sono ancora terminate, quando il comandante Weeks mi ordina di ammainare la bandiera... Faccio presente che l'*Eritrea*, in base alle clausole d'armistizio, deve subire il disarmo, non la resa. Per un istante mi balena l'idea di reagire, ad ogni costo, Ma la mia azione non avrebbe giustificazione alcuna. D'altra parte, sono sicuro che si tratta di un errore: grave errore, che dovrà essere riparato da chi lo ha commesso ».

L'errore fu riparato il 18 settembre con solenne alza-bandiera alla presenza del rappresentante della Marina britannica; furono contemporaneamente tolte le sentinelle inglesi e in breve la nave riebbe gli otturatori dei cannoni e le armi portatili.

Infine il 24 settembre l'amm. Somerville, comandante della *Eastern Fleet* e già comandante per lungo tempo della Forza H a Gibilterra, scrisse al comandante Iannucci la lettera riprodotta in fotografia, dopo aver avuto con lui un cordiale colloquio sull'Inc. *Kenia* sua nave ammiraglia giunta a Colombo il 23 settembre.

La lettera di Somerville, tradotta in italiano, suona così:

« Signore,

ho l'onore di informarLa che le istruzioni concernenti la conservazione della bandiera nazionale da parte delle navi italiane en-

THE COMMANDER-IN-CHIEF,
EASTERN FLEET.

24th September, 1943.

Sir,

I have the honour to inform you that the instructions concerning the flying of the National Flag in ships of the Italian Navy entering British ports had not been received prior to the arrival of His Italian Majesty's Ship ERITREA at the port of Colombo.

2. These instructions were received subsequently, and I therefore request that you should consider the order to haul down your flag as annulled and to regard this incident as not having taken place.

I have the honour to be,
Sir,
Your obedient Servant,

G. F. Somerville

ADMIRAL,
COMMANDER-IN-CHIEF.

The Commanding Officer,
H. I. M. S. ERITREA.

tranti in porti inglesi non erano state ricevute prima dell'arrivo a Colombo della R. Nave *Eritrea*.

« Queste istruzioni sono state ricevute successivamente e perciò Le chiedo di ritenere annullato l'ordine di ammainare la bandiera e di considerare l'incidente come non avvenuto.

Ho l'onore di dichiararmi,

Signore,

Suo devotissimo

P. F. SOMERVILLE

Ammiraglio

Comandante in Capo ».

L'*Eritrea* rimase in Oceano Indiano con base a Colombo fino alla conclusione del trattato di pace, salvo un periodo di circa 6 mesi a Taranto per lavori di riparazione durante l'autunno-inverno 1944-45. Da Colombo eseguì un grande numero di missioni per scorta ed esercitazioni di sommergibili tra Colombo e Trincomalee. Il comandante Iannucci lasciò la nave il 20 novembre 1943, rimpatriando con mezzi navali ed aerei britannici, dopo quasi tre anni dacché ne aveva assunto il comando.

d) *La sorte dei tre sommergibili presenti nella zona di Singapore.*

La sorte dei tre sommergibili s'identificò con la cattura da parte dei Giapponesi.

Il *Cappellini* non poté lasciare Sabang, come il suo comandante aveva deciso di fare e come tentò invano di ottenere dai Giapponesi colla scusa di uscire per esercitazioni, perché davanti all'uscita del porto presero subito ancoraggio due cacciatorpediniere giapponesi colle armi pronte a far fuoco contro di esso; né poteva autoaffondarsi perché aveva pochi decimetri di acqua sotto la chiglia.

Il consiglio degli ufficiali, convocato e presieduto dal comandante il 9 settembre dopo il rifiuto giapponese di lasciar uscire il sommergibile per esercitazioni, decise di non sabotarlo inviando al Comando giapponese locale la seguente dichiarazione a firma del comandante Auconi:

« In questo momento mi giunge notizia che l'Italia è stata costretta dall'irresistibile pressione nemica ad abbandonare la lotta. Debbo pertanto da questo momento dichiarare la mia non belligeranza nei riguardi delle nazioni alleate [cioè Germania e Giappone] e chiedo trattamento analogo a quello fatto dagli Inglesi alle navi

francesi ad Alessandria di Egitto. Mi asterrò dal fare atti ostili contro chiunque e terrò il carico che ho a bordo a disposizione dei legittimi proprietari: però qualsiasi azione da parte di chiunque intendesse portare offesa alla mia bandiera o ad impadronirsi del sommergibile al mio comando troverà me e il mio equipaggio decisi alle estreme conseguenze ».

La lettera fu portata personalmente al Comando Nipponico dal cap. corv. Rabajoli e dal magg. g.n. Simeoni (addetti ai servizi della base dei sommergibili). L'amm. Hiroaka s'indispettì e convocò subito il comandante Auconi, intimandogli di sbarcare immediatamente con tutto l'equipaggio. A questa intimazione egli rispose confermando la sua decisa volontà di rimanere a bordo e di far saltare il sommergibile in caso di aggravamento della situazione. Di fronte al suo atteggiamento l'ammiraglio giapponese s'impegnò a rispettare l'extraterritorialità del sommergibile, concedendo in via temporanea il trattamento simile a quello che avevano avuto le navi francesi ad Alessandria dopo l'armistizio del 1940.

Furono poste sentinelle giapponesi agli ormeggi e fu comunicato che qualsiasi tentativo di sabotaggio sarebbe stato pagato colla fucilazione di tutto il personale, a cominciare dal comandante.

In base alle norme internazionali il sommergibile sbarcò quasi tutta la nafta e rese non impiegabile la radio di bordo.

Il comandante distrusse però l'archivio segreto e organizzò la difesa contro eventuali colpi di mano, uno dei quali era stato tentato mentre egli conferiva coll'amm. Hiroaka e da quest'ultimo fermato appena in tempo.

Il 12 settembre il *Cappellini* ricevette l'ordine di trasferirsi sotto scorta a Singapore, per sbarcare i materiali destinati alla Germania. Il comandante rispose che non si sarebbe mosso senza un impegno scritto che anche a Singapore sarebbe stata rispettata la non belligeranza e la sovranità del sommergibile.

Dopo lunghe e penose trattative riusciva ad ottenere tale impegno a firma di Hiroaka, sotto forma di *gentlemen's agreement* in 10 punti.

Il 13 settembre il sommergibile lasciava Sabang per Singapore, con un cacciatorpediniere nipponico di scorta sul quale erano imbarcati come ostaggi il cap. corv. Rabajoli e il magg. Simeoni.

Sul *Cappellini* era stato imbarcato un ufficiale sommergibilista giapponese con personale segnalatore per le comunicazioni r.t. Egli si mantenne sempre in camera di manovra, dopo aver fatto sparire i volantini della trasmissione ai timoni orizzontali per impedire che

il battello potesse sfuggire immergendosi. D'altra parte ogni tentativo di fuga sarebbe stato impossibile, perché il sommergibile aveva a bordo la nafta sufficiente per arrivare a Singapore con modesto margine di sicurezza.

Il sommergibile arrivò a Singapore il 16 settembre. Il comandante Auconi fu subito convocato dal Comandante in Capo della zona ammiraglio Enamoto, circondato da numerosi esperti, il quale pretese la consegna del sommergibile dicendo — ma mentiva — che così avevano fatto *Torelli e Giuliani*.

Dopo ben nove ore di discussioni il comandante Auconi pervenne a stipulare un accordo così concepito:

« Il Comando Nipponico, in considerazione della particolare situazione nella quale è venuto a trovarsi il smg. *Cappellini* in seguito all'armistizio fra l'Italia e le Nazioni Unite, tenuto conto della lealtà dimostrata dal comandante del sommergibile e dal suo equipaggio, nonché del ricordo ancor vivo della loro magnifica missione, accede ad accettare lo stato di « non belligeranza » del battello e del suo equipaggio concedendo un regime d'internamento per tutta la durata del conflitto simile a quello praticato nel porto di Alessandria alle navi francesi da parte del Governo Britannico e precisamente:

Punto 1° - Il smg. *Cappellini* continuerà a battere la bandiera nazionale italiana; conserverà il suo comandante, lo stato maggiore e l'equipaggio al completo.

Punto 2° - Il comandante, lo stato maggiore e l'equipaggio verranno alloggiati in apposito accantonamento in prossimità dell'ormeggio e sarà concesso ogni giorno ad una squadra di 15 persone di recarsi a bordo per le necessarie manutenzioni.

Punto 3° - Dopo il tramonto potranno rimanere a bordo soltanto un ufficiale di guardia e tre sentinelle armate, le quali potranno svolgere il loro servizio sopra coperta ma non sulla banchina.

Punto 4° - Nessun militare o civile giapponese potrà recarsi a bordo del sommergibile senza un permesso debitamente firmato dal comandante dell'unità stessa.

Punto 5° - I militari italiani potranno circolare unicamente a bordo del loro sommergibile e nell'interno dell'accantonamento loro destinato. Il trasporto del personale da e per il bordo verrà fatto a mezzo di autobus forniti dal Comando giapponese.

Punto 6° - Il solo comandante Auconi sarà autorizzato a recarsi a qualsiasi ora del giorno e della notte a bordo per ispezioni, a sua richiesta.

Punto 7° - Il carico di gomma e gli altri materiali esistenti a bordo verranno sbarcati e riconsegnati all'Autorità giapponese.

Punto 8° - Qualsiasi atto ostile o tentativo di affondamento o di danneggiamento del battello, da parte di chiunque e in qualunque circostanza, verrà punito colla fucilazione immediata del comandante, dello stato maggiore e di tutti i componenti l'equipaggio senza alcuna forma di processo.

Per il Governo Giapponese
l'ammiraglio
ENAMOTO ».

Tornato a bordo, il comandante lesse questo documento all'equipaggio. Le cose però presero una piega ed arrivarono ad una rapida conclusione ben diversa da quella pattuita.

Egli — che aveva portato con sé la bandiera di combattimento della unità — e il personale furono portati in sgangherati baraccamenti a due ore di autobus dalla banchina d'ormeggio del sommergibile e lasciati due giorni senza viveri. Il terzo giorno furono portati nelle baracche l'ufficiale e le tre sentinelle, lasciate a bordo, colla notizia che i Nipponici si erano impossessati colla forza del sommergibile.

Il comandante Auconi inviò il giorno dopo, 20 settembre, una vibrante protesta all'amm. Enamoto, *tacciandolo di mancanza di lealtà*. Per tutta risposta i baraccamenti furono invasi da una banda di armati, che perquisirono tutto, *facendo scomparire l'originale dell'impegno firmato dall'ammiraglio*.

Esso era stato però visto e letto da tutti i componenti l'equipaggio e « la loro testimonianza — commenta il comandante Auconi — costituisce una documentazione inoppugnabile del tradimento bassamente perpetrato da parte giapponese contro una tradizione militare, *allo scopo di strappare dalle nostre mani il sommergibile che con ogni mezzo avevamo cercato di difendere* ».

I smg. *Giuliani* e *Torelli*, ormeggiati — come si è detto — a Singapore, al momento dell'armistizio avevano a bordo il personale di guardia, mentre tutto il resto era negli alloggiamenti a circa 8 chilometri di distanza.

Verso le 04.00 del giorno 9 si presentò al comandante Tei (che era a letto con un forte attacco di febbre) uno degli uomini di guardia sul *Giuliani*, inviatogli dall'ufficiale di servizio a bordo, informandolo dell'intercettazione di una radio-comunicazione estera,

annunciante la resa incondizionata dell'Italia, e del messaggio Badoglio delle 19.45 secondo l'ora italiana del giorno 8.

Non fu invece intercettato l'ordine dell'*Eritrea*, che ripeteva quello di Supermarina delle 21.04 dell'8.

Il comandante Tei, consultatosi con il comandante Gropallo, sulla base di ciò che poteva arguire dalle sole due intercettazioni a sua conoscenza, che non contenevano precise disposizioni eccetto quella di Badoglio di « reagire ad eventuali attacchi », inviò a bordo due ufficiali con l'ordine di tenersi pronti per l'eventuale affondamento delle unità dietro suo ordine o di loro iniziativa nel caso di cattura da parte giapponese ed esaminò con Gropallo le possibili alternative:

— partire per un porto neutrale (inattuabile, senza il consenso giapponese);

— affondare le unità (attuabile soltanto per ordine superiore o in caso di aggressione da parte nipponica o tedesca);

— farsi internare (ritenuta la più opportuna, tenendo conto che ciò non avrebbe favorito nessuna delle parti belligeranti e avrebbe preservato le unità).

Nel corso del pomeriggio del 9 il comandante Tei ebbe due colloqui colle Autorità navali giapponesi.

Dopo il primo, col pretesto di far sospendere la libera uscita del personale per non interferire in esercitazioni tattiche terrestri che si svolgevano nei dintorni, i loro alloggiamenti furono vigilati da militari armati: con questo provvedimento iniziò di fatto la prigionia.

Nel secondo colloquio, l'amm. Enamoto impose condizioni più gravi di quelle concluse dal comandante Auconi con le Autorità di Sabang.

La situazione si trascinò fino al 23 settembre, quando si presentò il Capo di S.M. di Enamoto e diede mezz'ora di tempo ai due equipaggi per prepararsi al trasferimento nel campo d'internamento dove già si trovava il personale del *Cappellini*.

In quei 14 giorni tra il 9 e il 23 settembre si erano verificati vari fatti, tra i quali si devono ricordare:

— la cattura proditoriamente fatta dai Giapponesi delle poche persone di guardia a bordo dei sommergibili, seguita dalla facile presa di possesso dei battelli;

— il tentativo, non riuscito, di affondare i battelli compiuto il 14 da alcuni militari sotto la guida di un ufficiale per ordine del comandante Tei;

— la comunicazione fatta la sera del 14 ai due comandanti dall'amm. Enamoto della costituzione della repubblica sociale, con invito di associarvisi: i comandanti avevano risposto confermando la loro lealtà al Governo del Re e chiedendo che ai sommergibili fosse consentito di continuare a conservare la bandiera; l'amm. Enamoto aveva risposto con un « sì » a denti stretti.

In quelle due settimane la situazione disciplinare ebbe qualche incrinatura, perché mentre i marinai continuarono a seguire gli ufficiali, quasi tutti i sottufficiali avrebbero voluto aderire all'invito giapponese di collaborazione, mossi soprattutto dal timore di un internamento che — in mani nipponiche — avrebbe potuto essere duro.

Sulle complesse vicende, attraverso le quali passarono i tre equipaggi prima di rientrare in Patria a guerra finita, riteniamo di poter sorvolare per dire della sorte toccata ai sommergibili.

Essi furono tutti e tre catturati dai Giapponesi nelle circostanze che abbiamo esposto.

Il *Giuliani* fu ceduto ai Tedeschi che gli imposero il nome di U.I.T.23. Il 14 febbraio 1944 nel Canale di Malacca, durante una missione, fu affondato dal sommergibile britannico *Tallyho*.

Il *Cappellini* e il *Torelli* ebbero inizialmente la stessa sorte: finirono cioè nelle mani dei Tedeschi, che li chiamarono U.I.T.24 e U.I.T.25. Quando cessarono le ostilità in Europa, la Marina giapponese li incorporò, ribattezzandoli J. 505 e J. 504. Crollato il Giappone, furono affondati, insieme con altri sommergibili, dagli Americani al largo di Kobe.

e) *La sorte del smg. Cagni.*

Il smg. *Cagni* fu il solo ad avere una sorte soddisfacente.

Era partito da Bordeaux alle 4 del mattino del 26 giugno 1943 con queste istruzioni: « Guerra al traffico isolato lungo le rotte di trasferimento in Atlantico, nella zona prospiciente le coste orientali del Sudafrica e nel Canale di Mozambico: previsto rifornimento a sudest isola Mauritius, da parte di un corsaro tedesco, di circa 250 tonn. di nafta, di 20 tonn. di olio, di acqua e di viveri per il proseguimento della missione; previsto di operare successivamente nella zona di mare davanti alle coste occidentali dell'India (Bombay-Colombo); dirigere, quando al limite di autonomia, per Singapore per lavori, imbarco gomma e stagno, ritorno con tale carico a Bor-

deaux. Previsione per la prima parte della missione mesi cinque. Per il rientro da Singapore a Bordeaux circa mesi quattro causa la velocità ridotta per l'imbarco di carico in sostituzione di nafta ».

Verso le due del mattino del 25 luglio il sommergibile aveva colpito con siluri una portaerei scortata da 4 Ct, che non andò a fondo ma fu messa fuori causa per tutto il resto della guerra. A conflitto terminato risultò che si trattava della portaerei da scorta *Asturias*. Il siluramento era avvenuto circa 200 miglia a ponente di Freetown.

Il giorno dopo sul *Cagni* era stata intercettata la notizia della caduta del fascismo data dall'EIAR (RAI attuale) « ascoltata a bordo con un senso di generale soddisfazione ».

Il 22 agosto, mentre il *Cagni* si trovava in un punto circa a metà della congiungente dell'isola di Sant'Elena con Città del Capo, aveva ricevuto l'ordine d'interrompere l'attività operativa e di proseguire direttamente per Singapore alla massima velocità consentita dalla riserva di nafta residua.

L'8 settembre il sommergibile si trovava all'incirca a 720 miglia per sudest dall'isola Mauritius e a 1100 miglia per est-sudest dall'estremo meridionale di Madagascar.

Durante la notte tra l'8 e il 9 il sommergibile intercettò la notizia dell'armistizio trasmessa da una stazione britannica.

« Nei giorni 9, 10 e 11 settembre — scrive il comandante — la notizia dell'armistizio è confermata da tutte le radiotrasmissioni anglo-americane, germaniche e neutrali che riesco a intercettare: da Radio Roma intercetto in parte il proclama di S.M. il Re d'Italia, con l'ordine alle navi italiane di recarsi nel porto inglese più vicino; la stessa radio germanica comunica notizie delle operazioni tedesche in Italia per sopraffare l'esercito e la popolazione civile italiana... Modifico la rotta accostando verso levante.

« Ricevo, nei giorni successivi, i proclami di Hitler che codificano la forma di brutale sopraffazione assunta dalla reazione germanica in Italia. Ho notizia dell'affondamento della *Roma* in seguito ad attacchi di aerei germanici, della totale fedele esecuzione degli ordini del Governo di S.M. da parte di tutte le unità da guerra e mercantili italiane; apprendo che alcune delle unità della Marina italiana sono già entrate in azione contro unità germaniche.

« Comunico all'equipaggio tutte le notizie che ricevo attraverso le radiotrasmissioni.

« Nella notte dall'11 al 12 ricevo dalla radio di Bordeaux di Betasom...:

« I sommergibili atlantici hanno chiesto all'unanimità di continuare la guerra a fianco della Germania. Sono sicuro che il valoroso equipaggio del *Cagni* col suo eroico comandante seguiranno il loro esempio per l'onore della bandiera e per la memoria dei nostri caduti. Proseguite missione. Comunicate data previsto arrivo. F.to Grossi »...

« Poiché sono al corrente che l'ufficiale di collegamento tedesco a Betasom ha sempre avuto la possibilità di usare i nostri cifrari, ritengo di non poter dare alcun affidamento alla provenienza di detto telegramma...: ritengo che non vi sia ormai più alcuna possibilità di collaborazione italo - tedesca per il proseguimento della guerra... (1).

« ... Da un punto di vista obiettivo ritengo che non possa esservi ormai più alcun interesse di proseguire la missione per Singapore... La soluzione di dirigere per Durban (nel Dominio britannico del Sudafrica) è quindi quella più in accordo col nostro impegno di fedeltà a S.M. il Re, coll'interesse della nostra Italia, col desiderio di continuare a combattere fino a che l'Italia sia libera e possa ricostruire secondo le giuste aspirazioni del Popolo il suo benessere e il suo avvenire... ».

Il comandante mise quindi il 12 direttamente in rotta per Durban, porto molto più lontano di Mauritius, ma dove avrebbe potuto far eseguire lavori per rimettere l'unità in buona efficienza. Egli interrogò poi ogni persona per conoscere se, in piena coscienza, sentiva di obbedire agli ordini del Governo legittimo, avendone concordato dichiarazioni di lealtà.

Così alle 23.30 del giorno 19, dopo aver preparato l'unità per l'autoaffondamento a scanso di sorprese e aver distrutto i documenti segreti, avvertì per radio il Comando di Durban che alle 09.30 si sarebbe presentato davanti al porto. Pilotato dalla nave-scorta *Jasmine* entrò in porto, con l'equipaggio schierato in perfetto ordine sul sommergibile che portava i segni di 85 giorni di navigazione, spesso burrascosa.

I rapporti colle Autorità britanniche, dopo le prime inevitabili manifestazioni di diffidenza, diventarono assai presto cordialissime; del tutto cameratesche diventarono dopo il 13 ottobre, data della nostra dichiarazione di guerra alla Germania. Grande merito va al

(1) Il telegramma non era apocrifo. Nella relazione a Mussolini di Grossi (che, come si vedrà, ha fatto completa adesione al governo di Salò) si legge: « Il tradimento del smg. *Cagni* indusse gli alleati [tedeschi] a privarmi dei sommergibili atlantici ».

comandante Roselli Lorenzini per il suo contegno fermo, dignitoso e leale fin dal primo contatto.

All'equipaggio fu, dopo pochi giorni dall'arrivo, concessa la libera uscita in città e il sommergibile fu ben riparato.

L'8 novembre 1943, scortato dall'unità antisom *Virginia*, il *Cagni* lasciava Durban e giungeva a Taranto il 2 gennaio 1944 dopo aver toccato Mombasa, Aden e Haifa.

Offre alto interesse riportare, infine, alcune impressioni raccolte dal comandante Roselli durante la sua permanenza a Durban e nei successivi porti inglesi toccati.

« Negli ambienti militari e civili anglo-americani che ho frequentato è generale l'impressione che l'Italia sia entrata in guerra impreparata e senza alcun motivo sufficientemente grave; che il popolo italiano sia in genere amante della pace e inadatto alla guerra; che sia inoltre un alleato sul quale non è possibile fare completo affidamento. Negli ambienti militari sudafricani si attribuiscono la serie di sconfitte terrestri subite dall'Italia ad una mancanza di Capi militari con qualità adeguate al loro compito; coloro che hanno partecipato alle operazioni in Etiopia dichiarano di essere meravigliati delle quantità enormi di armi e di rifornimenti in genere (compresa nafta e benzina) da loro trovati sul posto; rifornimenti coi quali avrebbero condotto tutte le operazioni successive man mano che occupavano i territori dell'A.O.I. (1).

« Nei riguardi del giudizio sul passato regime fascista in Italia, è opinione generale che il suo capo abbia fatto molto per il benessere del Paese fino al 1937; e, dato che viene giudicato generalmente una persona di grande valore, si ha l'impressione che, per aver seguito una politica sbagliata dopo tale epoca, gli è anche mancato l'appoggio del popolo troppo amante della pace per seguirlo in una avventura della portata dell'attuale guerra.

« Negli ambienti della Marina britannica tale severo giudizio è temperato dall'impressione che la Marina italiana si sia battuta bene nei tre anni di guerra mediterranea, pur avendo dimostrato in alcuni casi un'indecisione che ha dato agli Inglesi il modo di avere successi insperati, ed un'imprevidenza nei mezzi che li ha spesso resi inadeguati allo scopo. In alcuni casi — situazione di Malta all'inizio della guerra, situazione creatasi in seguito all'avanzata su El Ala-

(1) Questo potrà essere stato vero per la nafta e la benzina dell'Esercito, ma non certamente vero era per la nafta della Marina e per la benzina avio. Difettavano inoltre le munizioni per tutti.

mein, inesistenza di mezzi navali inglesi in Mediterraneo orientale in tale periodo [ciò è esatto, se ci si riferisce soltanto all'assenza di grandi navi], situazione di Malta nello stesso periodo di tempo — dichiarano di essere stati molto meravigliati della mancanza di una azione energica che avrebbe avuto sicuro successo e avrebbe messo in pessime condizioni la loro situazione strategica (1).

«L'armistizio non ha provocato per l'Italia un giudizio favorevole; questo anche perché la propaganda anglo-americana coglie ogni occasione per dichiarare che l'apporto degli Italiani allo sforzo bellico degli Alleati non potrà mai essere notevole. Quindi la situazione dell'Italia è giudicata quella di un disgraziato paese che si è gettato senza necessità in mezzo ad avvenimenti più grandi di quelli che poteva sopportare.

«Tale impressione è confermata dall'atteggiamento assunto in genere dagli Italiani all'estero (Sudafrica e Aden): nessuno ha accolto con soddisfazione l'armistizio che, se ha portato loro dei vantaggi nella vita normale, ha anche provocato una perdita di prestigio, per cui assumono piuttosto un atteggiamento di critica che non di adesione alla politica del Governo italiano.

«Nelle popolazioni civili, in base ai loro giudizi sopra riportati ed all'impressione che gli Italiani non combattessero per odio verso gli Alleati, non è difficile creare correnti di simpatia e ripristinare relazioni normali».

f) *La sorte delle unità presenti nelle acque cino-giapponesi.*

Il Comandante Superiore Navale in Estremo Oriente cap. vasc. Giuseppe Prelli, con insegna sulla *Lepanto*, era a Tokio dal 7 settembre in missione di servizio e aveva ceduto temporaneamente il comando al cap. vasc. Giorgio Galletti, addetto navale in Cina con sede in Shanghai.

Quest'ultimo, appena ricevuto da Supermarina l'ordine — già riportato trattando dell'*Eritrea* — delle 21.04 dell'8 settembre, convocò i comandanti della *Lepanto* (cap. corv. Morante) e della *Carlotto* (ten. vasc. De Leonardis), e diede loro le disposizioni per l'immediato affondamento delle unità. Inviò poi subito il com.te Morante per trasmettere lo stesso ordine al comandante del *Conte Verde*

(1) Dalla fine del 1941 in poi sulla volontà di azione della Marina ha fatto da remora la mancanza di nafta.

(cap. corv. c. Chinca), che era stato noleggiato dalla Marina giapponese il 24 agosto 1943, ma non era ancora stato preso in consegna.

Alle 07.30 del 9 settembre le tre navi, ad un segnale della *Lepanto*, affondarono contemporaneamente. Soltanto la *Carlotto* rimase in parte fuori acqua, perché si appoggiò su un lato della *Lepanto* alla quale era affiancata durante il normale ormeggio.

Il *Calitea 2°* andò a fondo a Kobe alle 11 circa dello stesso giorno 9, per l'abilità con cui il comandante Mazzella riuscì a far eseguire le operazioni di autoaffondamento, nonostante la presenza a bordo di un centinaio di tecnici e di operai giapponesi intenti ai lavori di riparazione. Nel lasciare la nave in procinto di capovolgersi il comandante rimase gravemente ferito.

Tutto il personale fu internato con un durissimo trattamento (che costò la vita ad alcuni) e sottoposto a corte marziale: la morte fu loro risparmiata, perché il difensore giapponese poté convincere la corte che gli Italiani avevano eseguito da veri soldati l'ordine del loro Governo, consci delle severe rappresaglie cui sarebbero andati incontro.

Le quattro unità ebbero la seguente sorte finale.

Date le acque poco profonde nelle quali le quattro navi dovettero procedere all'autoaffondamento d'urgenza, per non essere catturate, esse poterono essere rimesse a galla dai Giapponesi e riutilizzate dalla Marina nipponica.

La *Lepanto* fu ribattezzata *Okitsu* e consegnata come nave nipponica al Governo cinese il 15 agosto 1945 a Chusan.

La *Carlotto*, assunto il nome di *Narumi*, fu consegnata come nave nipponica al Governo cinese il 15 agosto 1945 a Shanghai.

Il *Calitea 2°*, dopo ricuperato, restò in servizio col nome di *Irutagawa Maru*. Affondò a Saigon il 12 gennaio 1945 per attacco aereo americano.

Il *Conte Verde*, dopo un anno dall'affondamento e dopo aver subito danni causati da bombardamenti aerei, venne rimesso a galla, chiamato *Kotobuki Maru* e rimorchiato in Giappone. Dopo la fine della guerra fu trovato a Maizuru, non ancora rimesso in efficienza.

15° UNITÀ A BORDEAUX E A DANZICA.

Degli otto sommergibili, dipendenti da Betasom alla data dell'armistizio e tutti destinati a missioni di trasporto dall'Estremo Oriente a Bordeaux, ve n'erano — come si è veduto — soltanto due,

entrambi in lavori, ma non per questo impossibilitati a prendere il mare. Per tutti otto era prevista la cessione alla Germania, la quale dava in cambio 9 smg da 750 tonn. che erano a Danzica con equipaggi italiani in addestramento.

I due sommergibili presenti a Bordeaux erano *Bagnolini* (ten. vasc. Aldo Congedo) e *Finzi* (ten. vasc. Nicola Dellino).

La sera dell'8 settembre la metà del personale dei due sommergibili era in licenza-riposo ad Arcachon: il ten. vasc. Congedo era tra questo personale.

Il comandante di Betasom era il cap. vasc. Enzo Grossi, che godeva di grande prestigio per essere ritenuto l'affondatore di due corazzate americane (il che non è stato confermato dai rigorosi accertamenti compiuti a guerra finita).

Alla prima notizia dell'armistizio furono richiamati a bordo coloro che erano in libera uscita e prese disposizioni per prevenire colpi di mano. Fu disposto il rientro di quelli che erano ad Arcachon.

Alle 22.30 dell'8 si presentò a Betasom il Capo di S.M. dell'Armata terrestre, il cui Comando risiedeva a Bordeaux, confermando ufficialmente l'armistizio e chiedendo assicurazione che non sarebbe stato compiuto alcun atto di guerra né di sabotaggio delle unità in porto, degli impianti a terra e di vari piroscafi italiani anch'essi presenti colà.

L'assicurazione fu data, benché il comandante Grossi ricevesse da Supermarina un telegramma che gli ordinava di distruggere i sommergibili italiani, di restituire i sommergibili tedeschi (quelli di Danzica) alla Marina germanica e di chiedere il libero transito per rientrare in Italia insieme con tutti i suoi dipendenti.

L'ora esatta in cui quest'ordine gli fu recapitato non è stato possibile accertare: se cioè prima o dopo le 22.30. Esso portava il protocollo orario delle 21.08 dell'8 settembre. Fatto sta che Grossi non fece cenno alcuno ai suoi dipendenti di quest'ordine, se non alcuni giorni dopo, giustificandosi coll'argomentazione che esso era ineseguibile, data l'immediata vigilanza disposta dai Tedeschi intorno al posto di ormeggio in pieno territorio da loro occupato.

Ma, data la provata disposizione d'animo del Grossi a continuare la guerra a fianco di coloro dai quali il Governo legittimo si era staccato con la conclusione dell'armistizio, si deve ritenere che egli abbia taciuto di proposito d'aver ricevuto l'ordine delle 21.08.

Nel pomeriggio del 9 egli, preso imbarco sul *Finzi*, in accordo colle autorità germaniche trasferì i due sommergibili dall'area della

base riservata ai nostri sommergibili nei bunkers dei sommergibili tedeschi. Essi vi rimasero sotto la guardia di personale tedesco, ma colla bandiera italiana. Questa fu ammainata il 14 ottobre, dopo la dichiarazione di guerra dell'Italia alla Germania.

Nei giorni 10 e 11 il Grossi fece due discorsi al personale, insistendo perché continuasse la lotta a fianco dei Tedeschi. Lasciò però libero ciascuno di decidere; la maggioranza aderì, anche per tema delle rappresaglie germaniche che di fatto colpirono i dissidenti.

Perciò di tutte le unità della Marina, le sole che furono consegnate ai Tedeschi senza alcun tentativo di sabotaggio e con deliberato proposito di disobbedire agli ordini del Governo furono i due sommergibili presenti a Bordeaux e di conseguenza — per istruzioni di Grossi — anche i 9 sommergibili dislocati a Danzica.

Al *Bagnolini* i Tedeschi imposero il nome di U.I.T.22 e al *Finzi* quello di U.I.T.21.

Il primo fu affondato da velivoli britannici l'11 marzo 1944 nelle acque del Capo di Buona Speranza, durante il primo viaggio che stava facendo con bandiera tedesca per recarsi in Estremo Oriente a caricarvi materie prime.

Il secondo non fu impiegato perché, dopo varie prove, fu giudicato inidoneo a lunghe missioni oceaniche e disarmato. Durante lo sgombero di Bordeaux da parte dei Tedeschi, dopo lo sbarco degli Alleati in Normandia, fu fatto saltare.

16° CONSIDERAZIONI.

Si può concludere che la prova di disciplina data dalla Marina navigante nella delicata fase di un armistizio, caratterizzato immediatamente da quella complessa vicenda che si chiama « rovesciamento delle alleanze », è stata totale. Né costituisce apprezzabile incrinatura l'eccezione dei sommergibili presenti a Bordeaux e a Danzica: non si può d'altra parte non osservare, con spirito ormai sufficientemente distaccato da quegli eventi storici, che l'ambiente in cui quegli uomini si trovarono a decidere in pieno territorio germanico e la triennale consuetudine di vita e di lavoro coi Tedeschi non potevano non determinare un orientamento favorevole a questi ultimi, soprattutto quando l'esempio veniva dai loro superiori.

Si può concludere affermando che i marinai italiani hanno compiuto nei fatidici giorni del settembre 1943 il loro dovere di soldati, dando uno spettacolo di compattezza morale e di obbedienza

concorde, che ha segnato il primo passo dell'Italia verso un migliore destino.

Se la Marina non avesse obbedito, gli Alleati avrebbero stimato di aver a che fare con un popolo di scarsa saldezza spirituale, con un Governo senza autorità e col quale non si sarebbe potuto fiduciosamente trattare, con un organismo nazionale in cui non era rimasto nulla di solido per ricostruire con rinnovato spirito l'avvenire.

Dall'obbedienza, *che è una virtù dei forti*, dell'8 settembre è subito scaturita quella cooperazione sul mare tra Alleati e Italiani che ha portato in breve tempo alla dichiarazione di guerra alla Germania, alla cobelligeranza attiva estesa senz'altro all'Aeronautica e, dopo un più laborioso periodo di preparazione imposto da necessità organiche e tecniche, all'Esercito (cui la Marina, riprendendo la tradizione dell'Isonzo e del Piave, ha dato il contributo del reggimento « San Marco »), culminata infine colla valida partecipazione dei patrioti — e tra questi non pochi marinai — alla lotta per la liberazione del Paese.

Tutto questo non sarebbe stato possibile nel settore militare senza la fiducia nelle qualità fondamentali del Popolo italiano, ispirata agli Alleati dalla Marina; non si sarebbe poi esteso nel settore politico e in quello economico.

La Marina col suo contegno ha stabilito un'atmosfera di fiducia, confermata — è doveroso dirlo — dal comportamento delle popolazioni costiere, colle quali le truppe alleate sbarcando vennero a contatto. E la fiducia andò ingrandendo a mano a mano che con diuturne prove le navi in mare, le difese a terra, i servizi delle basi e degli arsenali dimostravano che la buona causa era servita con fervore, tanto da consentire in breve volgere di tempo agli Alleati una sensibile riduzione delle loro forze navali nel Mediterraneo, per concentrarle in altri scacchieri.

Questa multiforme attività costituirà appunto argomento per la documentata esposizione delle successive parti di questo libro.

CAPITOLO IV

GLI AVVENIMENTI NELLE BASI E NEI PORTI

17° PREMESSA.

I fatti accaduti presso gli Enti territoriali della Marina e il comportamento dei Comandi e del personale furono influenzati da quelli dei Comandi dell'Esercito che avevano giurisdizione territoriale nei vari settori della difesa costiera; in talune località, più che influenzati, i fatti riguardanti la Marina furono strettamente legati a quelli dell'Esercito. Perciò l'obbedienza agli ordini emanati dai Capi Supremi della Marina non ha potuto assumere negli Enti a terra quella forma di totale e mirabile esecuzione che a bordo delle navi — per ragioni ambientali — si è avuta. D'altra parte la rapida cessazione di ogni ordine dal Centro, dato l'allontanamento del Governo da Roma nella mattinata del 9 settembre, non poteva non influire dannosamente sul comportamento delle Autorità territoriali periferiche — politiche e militari — poste improvvisamente dinanzi al precipitare di una intricata situazione che non aveva precedenti nella storia. Sulle navi il problema si presentava di assai più facile soluzione: autoaffondarsi in porto o partire per porti designati. Qualche perplessità o qualche difficoltà si presentò anche a bordo di alcune unità navali o di gruppi di navi, ma poterono essere più facilmente affrontate e superate come si è esposto nel Capitolo precedente.

Non va inoltre dimenticato, per potersi render conto di quel che avvenne nelle prime 48 ore dopo la proclamazione dell'armistizio, che, mentre i Comandi delle F.A. italiane furono sorpresi dall'annuncio dell'armistizio con poche generiche direttive, i Comandi tedeschi invece sapevano esattamente come regolarsi, perché subito il 25 luglio era stata concepita e studiata in tutti i suoi particolari esecutivi la « Operazione Alarico » intesa a prevenire o a reprimere la probabile « defezione » italiana. Operazione, le cui di-

rettive furono dai Tedeschi applicate senza esitazioni, senza scrupoli e con la massima spregiudicatezza.

L'8 settembre 1943 le relazioni tra la Marina e l'Esercito erano regolate, per quanto concerneva la responsabilità della difesa delle frontiere marittime, dalla « Istruzione per la difesa delle coste » del 1931, la quale prevedeva la suddivisione del litorale in zone di preminente interesse dell'Esercito o della Marina. Le zone (o settori) di preminente interesse marittimo erano quelle comprendenti le più importanti basi navali.

Quest'organizzazione, che aveva il grave inconveniente di frazionare la frontiera marittima in zone attribuite alla responsabilità difensiva di forze armate diverse con conseguenti soluzioni di continuità operativa lungo le linee di separazione tra zona e zona, aveva rivelato in modo patente la sua inefficienza in Sicilia nel luglio 1943. Né poteva essere altrimenti: la norma, che prevedeva l'assunzione del comando unico quando interveniva in un settore marittimo per la sua difesa una Grande Unità dell'Esercito (Art. 11 dell'Istruzione), non poteva costituire correttivo sufficiente, perché si verificava un trasferimento di poteri e di responsabilità, in piena crisi operativa, ad un Comando che fino a quel momento aveva ignorato la situazione di fatto in una parte del territorio di cui non si era mai interessato.

Perciò, nel mese di agosto 1943 il Comando Supremo aveva impartito direttive miranti a:

— inserire la difesa del territorio di giurisdizione delle Piazze Marittime nell'organizzazione difensiva dell'Esercito, trasferendo a questo la responsabilità;

— limitare il compito costiero della Marina all'essenziale funzione logistica delle basi navali, che era la ragione d'essere delle basi stesse, ed alla *organizzazione e preparazione* della difesa antinavale e antiaerea delle stesse località, mentre — per *l'impiego operativo* dei mezzi fissi e mobili a terra — i Comandi territoriali della Marina dipendevano dai Comandi delle Grandi Unità dell'Esercito aventi giurisdizione nelle varie zone.

Erano in conseguenza abolite le Piazze marittime di La Spezia, La Maddalena, Taranto, Brindisi, Venezia e Pola. In queste sedi erano create Basi navali, i cui servizi e la cui difesa avrebbero dipeso da Comandi Militari marittimi retti da ufficiali ammiragli: Comandi da istituire là dove già non esistessero (e precisamente a La Spe-

zia, a Taranto e a Venezia, dove fino allora i Comandi delle Piazze erano stati alla dipendenza completa dei Comandi dei rispettivi Dipartimenti).

Tali Comandi M.M. dovevano passare — per quanto si è detto — agli ordini dei Comandi di Grandi Unità dell'Esercito.

La nuova organizzazione avrebbe dovuto entrare in funzione entro il 15 settembre 1943, quando l'armistizio colse la nuova organizzazione in piena crisi di attuazione.

18° GLI AVVENIMENTI NELLA CAPITALE, CONCERNENTI LA MARINA.

a) *Il trasferimento della funzione di comando da Supermarina-Roma a Supermarina-Brindisi.*

Il 1° agosto 1943 erano state emanate istruzioni per la sistemazione a difesa degli uffici della Marina in Roma, sotto il comando di un ammiraglio che avrebbe avuto ai suoi ordini per questo scopo un migliaio di uomini armati. Era previsto uno stato di *pre-emergenza* ed uno stato di *difesa*.

Durante il mese erano state compiute opere di difesa ed eseguite prove col personale.

Il 7 settembre i preparativi di difesa della sede centrale del Ministero (sistemazione di una stazione r.t. trasmittente e di alcune mitragliatrici) erano stati sospesi: non così nelle sedi di alcuni enti ed uffici decentrati sia per ragioni di spazio sia per togliere da Roma obiettivi che offrissero pretesto ad attacchi aerei, come i Comandi operativi, dopo che verso la fine del 1942 Roma era stata dichiarata Città aperta.

Supermarina si era trasferito il 1° febbraio 1943 in località Santa Rosa (a circa 20 km dal centro di Roma, presso la via Cassia), dove era sistemato in caverna il principale Centro radiotelegrafico della Marina insieme con la « sede di campagna » di Supermarina.

Tuttavia il 9 settembre Supermarina aveva ripreso a funzionare nella sede abituale del palazzo del Ministero, per evitare di essere tagliato fuori in vista dei gravi eventi che si profilavano.

Infatti il 10 i Tedeschi occuparono — con forze corazzate contro cui non poterono fare valida resistenza alcuni elementi del reggimento « San Marco » che li presidiavano e che ripiegarono sul Ministero dopo aver inutilizzato gli apparati — gli impianti di Santa Rosa, ai Tedeschi ben noti perché vi avevano svolto la loro attività

presso Supermarina gli ufficiali germanici di collegamento e di cooperazione.

L'ultima trasmissione di messaggi da parte di Supermarina risulta avvenuta da Santa Rosa alle 17.09 del giorno 10, quando fu ripetuto per la quarta volta un dispaccio circolare in linguaggio chiaro delle 16.55 così concepito: « A tutte le navi mercantili e da guerra, a tutte le stazioni r.t. fisse — Supermarina Roma sospende le comunicazioni. de Courten » (1).

Tra le importanti comunicazioni che Santa Rosa aveva fatto in tempo a diffondere il giorno 10 (alcune delle quali si è avuto occasione di citare trattando dei vari episodi) ricordiamo ancora due messaggi circolari diretti a tutte le navi e trasmessi tra le 10.15 e le 10.30, coi quali Supermarina le informava dell'avvenuta occupazione tedesca dei porti di Trieste, Monfalcone, Bari, Metcovich, Ragusa (primo messaggio); Genova, Civitavecchia, Livorno, La Maddalena, Tolone (secondo messaggio).

Tuttavia era stata trasferita alcune ore prima all'insaputa dei Tedeschi in un cortile del palazzo del Ministero (come previsto) una stazione radio autocarrata, per mezzo della quale fu possibile sia intercettare i dispacci che s'incrociavano nell'etere e avere così una idea di quello che stava succedendo, sia ripetere all'aria le direttive per il comportamento da assumere già date prima della chiusura di Santa Rosa.

Secondo testimonianze del tempo quest'attività della radio autocarrata sarebbe durata — per lo meno in ricezione — fino al 13 settembre. Sta di fatto che, dalla raccolta delle telecomunicazioni effettuate in quei giorni, l'ultimo messaggio in partenza da Supermarina-Roma risulta quello delle 12.31 del giorno 11, diretto dall'Ufficio Cifra di Roma all'Ufficio Cifra di Brindisi, col quale era richiesta la ritrasmissione da Brindisi a Roma di un telegramma indecifrabile, previa verifica della cifratura.

Questo telegramma diceva: « Da Marina Brindisi a Supermarina alt Trasmetto per esecuzione seguente messaggio già trasmesso a Marina Cagliari alt Disponete urgenza massimo controllo del mare attorno tutta Sardegna alt Generale Ambrosio alt de Courten ». Esso portava il protocollo orario 100511, era stato trasmesso a Roma alle 11.10 e ripeteva con identiche parole (salvo, ovviamente, la pri-

(1) Questa comunicazione era firmata « de Courten », quale Capo riconosciuto della Marina, sebbene non fosse a Roma ma a Brindisi, dove era appena arrivato.

ma frase) l'ordine dato a Marina Cagliari alle 004011, con protocollo orario delle 21.50 del 10.

Erano già state occupate dai Tedeschi fin dal giorno 9 anche le altre due stazioni r.t. della Marina: quella di Monterotondo e quella di San Paolo.

Naturalmente tra il giorno 10 e il giorno 11, e precisamente tra l'arrivo a Brindisi del Re — col Presidente del Consiglio, coi Ministri militari e coi Capi di S.M. delle F. A. — e la cessazione di ogni emissione r.t. da Roma ci fu una fase di sovrapposizione fra Supermarina-Roma (impersonata dall'amm. sq. Luigi Sansonetti, Sottocapo di S.M.) e Supermarina-Brindisi (impersonata dall'amm. div. de Courten).

Ecco i primi messaggi trasmessi dal Centro r.t. di Brindisi per conto delle massime Autorità militari:

— ore 20.50 del 10: « Destinatario Maridalmazia alt Trasmettete urgenza a Marina Brindisi per Comando Supremo tutte notizie su attuale situazione et successivi suoi sviluppi a vostra conoscenza e che vincola (... indecifrabile...) d'ordine Comando Supremo a seconda Armata alt Generale Ambrosio alt 173010 ». Maridalmazia non diede il ricevuto, né risulta che il dispaccio sia stato captato.

— Ore 04.52 dell'11: « Destinatari tutti Comandi di Dipartimento et Comandi M.M. alt Comunicate seguente ordine a tutti Comandi Esercito cui lo potete far pervenire con qualsiasi rete telefonica alt Comincia semialt Considerate truppe germaniche come truppe nemiche et agite in conseguenza, ove possibile applicate memoria 44 comunicata da Superesercito at Comandi Armata alt Roatta semialt Finisce alt de Courten alt 220010 ». Quest'ordine fu ricevuto senza dubbio soltanto da Marina Taranto e da Marina Cagliari. (1)

— Ore 22.55 dell'11: « Destinatario Marina Cagliari alt Comunicate at Comandi R. Esercito vicinanze perché inoltri urgentemente con qualsiasi rete telefonica at Eccellenza Basso [Comandan-

(1) La Memoria 44 non è stata rintracciata in nessuno degli archivi militari, perché era fatto obbligo di distruggerla col fuoco appena letta o applicata. Essa conteneva direttive applicative del Promemoria n. 1 del Comando Supremo, riportato nel paragrafo 1. Si può osservare che l'ordine di applicarla fu emanato tardivamente, perché nella notte dal 10 all'11 settembre i Tedeschi — come si vedrà — si erano già resi padroni della situazione in quasi tutta l'Italia, eccetto in quella del Sud.

te delle Forze Armate della Sardegna] seguente ordine alt Attuare misure ordine pubblico memoria Superesercito 44 alt Attuazione va fatta con massima energia et decisione alt Date immediata assicurazione alt 214511 ». La assicurazione fu data da Marina Cagliari alle 05.28 del 12.

— Ore 23.15 dell'11: «Destinatario Supermarina Roma alt Comunicare d'urgenza con quali Comandi siete collegati con R.T. alt 192511 ».

Questo telegramma non risulta ricevuto, né d'altra parte — per quanto si è detto — Supermarina era più in condizioni di rispondere.

— Ore 00.19 del 12: «Destinatario Marina Venezia alt Comunicare notizie che mano mano avete sul trapezio [?] richiedendole anche at Comando R. Esercito et Comando R. Aeronautica alt 224511 ».

A questo messaggio non fu dato il ricevuto né risulta pervenuto.

Infine la sera del 12 l'amm. de Courten, resosi conto che Supermarina-Roma non era certamente più in grado di funzionare e bisognava ormai chiarire che il Comando Centrale della Marina si era trasferito a Brindisi, compilò alle 20.05 il seguente ordine circolare: « Tutto traffico indirizzato Supermarina sia appoggiato al Centro r.t. di Brindisi alt 200512 ». Questo messaggio fu diramato alle 21.50 del 12.

L'amm. de Courten aveva già avuto, tramite lo *Scipione*, la sera del 9 il messaggio di Supermarina già riportato nel paragrafo 5-d: « Tedeschi stanno entrando Roma stazione San Paolo occupata alt Prevedo eventualità non poter più esercitare comando alt Milano alt 192109 ». Aveva tuttavia atteso, perché dagli intercettati aveva compreso che almeno fino ad una certa ora del giorno 11 Supermarina-Roma era ancora in funzione.

b) *Gli avvenimenti nella Capitale.*

Verso le ore 04.00 del mattino del 9 settembre, l'amm. de Courten nell'imminenza della sua partenza al seguito di Badoglio, aveva convocato gli ammiragli Luigi Sansonetti (Sottocapo di S.M.) ed Emilio Ferreri (Segretario Generale) e il cap. vasc. Giovanni Aliprandi (Capo Gabinetto).

Aveva lasciato pieni poteri all'amm. Sansonetti, per quanto riguardava le funzioni di stato maggiore e le disposizioni operative, e all'amm. Ferreri per quanto concerneva l'organizzazione e il fun-

zionamento del Ministero, con la direttiva di applicare e far applicare lealmente le clausole dell'armistizio.

Il giorno 9 nessuno mancò negli uffici dello Stato Maggiore e del Ministero della Marina.

Così in quella cruciale giornata all'amm. Sansonetti fu possibile ricevere tutte le comunicazioni che venivano dalla periferia e dare tutti gli ordini necessari per l'esecuzione delle clausole navali dell'armistizio, nonostante difficoltà provocate dal fatto che la stazione r.t. di San Paolo (occupata, come si è detto, la sera dai Tedeschi) si trovasse nella zona dove una Divisione tedesca proveniente da Ostia stava combattendo contro truppe del presidio di Roma, inviate a fronteggiarla, e che la stazione di Monterotondo fosse già caduta in mani tedesche a seguito di un aspro combattimento avvenuto in quella località.

Tra le direttive di massima, ricordate dall'amm. Sansonetti in una sua relazione sugli avvenimenti di quei giorni, vi era quella che autorizzava i Comandanti in Capo dei Dipartimenti ad allontanarsi dalle Piazzeforti marittime in caso di attacco, per evitare di rimanervi assediati senza potere conseguentemente continuare ad esercitare il comando su tutto il territorio dipartimentale di loro giurisdizione. Analogamente erano autorizzati a fare i Comandanti M.M. e di Marina non sedi di Comando in Capo, per evitare di essere catturati dopo aver assolto i loro doveri fino all'ultimo.

Fra le Alte Autorità civili e militari rimaste a Roma, la sola colla quale l'amm. Sansonetti poté mantenere frequenti contatti per concertare il da farsi fu il gen. Giuseppe Santoro Sottocapo di S.M. dell'Aeronautica, rimasto al suo posto dopo la partenza del gen. Sandalli (Ministro e Capo di S.M. dell'Aeronautica) al seguito di Badoglio.

Il mattino del 10 il Maresciallo Caviglia fece trasmettere da Supermarina allo *Scipione Africano* il seguente dispaccio: « Per S.M. il Re alt Prego vostra maestà data la situazione che si è determinata nella Capitale volermi concedere temporaneamente poteri che mi permettano di far funzionare il governo durante l'assenza del presidente del consiglio alt Caviglia alt 100610 ».

« Verso il mezzogiorno del 10 il Maresciallo Caviglia — scrive l'amm. Sansonetti nella citata sua relazione — mi fece sapere che desiderava vedermi alle 15.00 al Ministero della Guerra insieme col più elevato in grado dei responsabili dell'Aeronautica [per l'Esercito c'era il Ministro gen. Sorice] ... Per l'Aeronautica venne il Capo Gabinetto gen. Urbani. Il Maresciallo Caviglia ci disse che il giorno

9... aveva appreso dell'avvenuto allontanamento delle alte Autorità e della riluttanza dei Ministri rimasti a Roma ad assumere la direzione del Governo. Avendo constatato un evidente disorientamento, aveva ritenuto suo dovere, nella qualità di più elevato in grado fra i militari presenti a Roma (il che non era esatto, perché era presente a Roma anche il Grande Ammiraglio Revel) di assumere egli questa direzione, per la quale aveva chiesto autorizzazione telegrafica a S.M. il Re, ciò che conoscevo per averla fatta trasmettere allo *Scipione*.

« La risposta del Re non era ancora pervenuta, ma stringendo i tempi egli la considerava come affermativa (e così era infatti) (1). Per tanto egli aveva presieduto alle trattative che si svolgevano col Maresciallo Kesselring per venire a una soluzione di compromesso nei riguardi della città di Roma. Il Maresciallo Kesselring aveva consentito a trattare soltanto per la presenza del Maresciallo Caviglia e proponeva queste condizioni... [V. più sotto]. Il Maresciallo Kesselring aggiungeva che... non poteva consentire dilazione oltre le ore 17 ad una risposta definitiva e, se negativa, avrebbe immediatamente proceduto al bombardamento aereo ad oltranza della città ed al taglio degli acquedotti ».

Data la situazione di grande inferiorità d'armamento delle forze nazionali disponibili rispetto a quelle germaniche, il Maresciallo Caviglia, confortato dal parere delle Autorità militari convocate, riconobbe che bisognava subire l'imposizione, pur dubitando che i Tedeschi si sarebbero attenuti ai patti, e così la sera del 10 Roma dovette capitolare sulla base delle seguenti clausole principali:

— le truppe già impiegate per la difesa di Roma, in un raggio di 50 km, cessino le ostilità contro i Tedeschi e depongano le armi che saranno consegnate ai Tedeschi;

— le truppe tedesche sostino ai margini della città aperta di Roma, salvo l'occupazione dell'Ambasciata germanica, della stazione radiodiffusione e della centrale telefonica tedesca;

— il Comando italiano abbia a sua disposizione, oltre a tutte le forze di polizia, una Divisione di fanteria (la « Piave ») senza artiglieria, per il mantenimento dell'ordine pubblico.

(1) Alle 16.34 lo *Scipione* poté trasmettere la risposta del Re: « In risposta Suo telegramma vostra eccellenza è da me investita potere mantenere funzionamento governo durante temporanea assenza presidente consiglio che si trova con ministri militari alt Vittorio Emanuele alt 144010 ».

Com'è noto, questi accordi furono quasi subito violati dai Tedeschi e cominciarono le manifestazioni di prepotenza, di vessazione e di crudeltà che hanno contraddistinto l'occupazione nazista nell'Italia occupata.

Fu nominato comandante della Città aperta il gen. Calvi di Bergolo e per ogni Forza Armata fu nominato un Commissario, col compito amministrativo e conservativo del patrimonio della rispettiva Forza Armata. Il Commissario per la Marina fu l'amm. Ferreri.

La sera del 10 Roma vide affluire soldati disarmati delle Divisioni che si stavano sciogliendo; l'afflusso continuò intenso il giorno 11, creando una situazione di disordine e di disagio.

La Marina aveva per i servizi dell'organizzazione centrale circa 2500 militari, che fu possibile tenere riuniti e disciplinati, anche per effetto degli interventi personali dell'amm. Ferreri che ottenne dai marinai obbedienza e disciplina.

I Ministri rimasti a Roma si riunirono due volte; la presidenza fu assunta dal Ministro degli Esteri Guariglia. Nell'ultima riunione dell'11 fu preso atto dell'ordine del Comando tedesco di consegnare i Ministeri a Commissari non politici che dovevano, agli ordini del gen. Calvi di Bergolo, continuare soltanto e parzialmente a sbrigare gli affari di ordinaria amministrazione: fu così che all'amm. Ferreri fu affidato il Commissariato per la Marina.

« Nel frattempo era anche pervenuto — scrive l'amm. Sansonetti — per il tramite del Comandante militare della Città aperta l'ordine di scioglimento degli Stati Maggiori, col vincolo che nessuno degli ufficiali addetti agli organi operativi dovesse allontanarsi da Roma. In seguito a questa disposizione diedi ordine allo Stato Maggiore della Marina di sospendere i propri lavori e agli ufficiali di rimanere nelle loro case in attesa di ulteriori disposizioni. Stabilii però che un ufficiale per ogni ufficio restasse a guardia degli archivi e dei documenti...

« Tuttavia, nessuna offesa né grande né piccola fu fatta al Ministero della Marina, né in quei giorni né in quelli seguenti...

« Finita l'attività, qualche volta febbrile, dei primi due giorni per assicurare la ricezione delle notizie, la redazione e la trasmissione degli ordini, e per sistemare pratiche e documenti d'ufficio, era subentrato uno stato di inazione che naturalmente influiva molto sul morale degli ufficiali. Il dolore per la tragica situazione determinatasi appariva sul volto di tutti. Molti ufficiali piangevano per l'impotenza nella quale eravamo di reagire alla crescente imposizione.

« Mirabile fu però la forza di coesione dimostrata dal nostro organismo... In un punto tutti erano unanimemente concordi, ed era nel volere che la Marina restasse tutta unita come sempre e rigidamente ferma agli ordini dei Capi, pronto ciascuno a sacrificare il proprio punto di vista personale ed i propri interessi perché la Marina a terra desse, come aveva dato quella in mare, esempio di unità e di disciplina... »

« Nel momento di sospendere i lavori dello Stato Maggiore e poiché dalle autorità germaniche venivano fatte richieste di collaborazione individuale nella forma che dirò più avanti, mi fu domandato di voler dire agli ufficiali una parola di orientamento... »

« Ma poiché il dare direttive di comportamento agli ufficiali in un momento di crisi come quello di quei giorni era affare molto delicato, volli, dopo aver concretato il mio pensiero e prima di manifestarlo agli ufficiali, esporlo al Grande Ammiraglio Thaon di Revel. Pregai i tre Ammiragli di Armata presenti a Roma di assistere all'esposizione ».

Davanti al Grande Ammiraglio, agli ammiragli di armata Cavnari, Riccardi e Iachino, e all'amm. Ferreri, il giorno 12 l'amm. Sansonetti espose il quadro della situazione e le sue idee.

« Ascoltata attentamente la mia esposizione, il Grande Ammiraglio fece alcune considerazioni di carattere generale e concluse dicendo press'a poco così: "In momenti così delicati è doveroso lasciare massima libertà alle coscienze, purché esse siano sinceramente rivolte al bene del Paese. Non voglio dare consigli, tanto più che il pensiero di un uomo di 83 anni parte da presupposti diversi da quelli dei giovani delle nuove generazioni. Posso soltanto dire come penso di regolarmi io, e ciò si concreta in una direttiva molto semplice: intendo tener fede per tutta la vita al giuramento di fedeltà al Re liberamente prestato nella mia giovinezza" ».

Con questo viatico spirituale l'amm. Sansonetti il mattino del 13 settembre riunì nella grande sala del Ministero tutti gli ufficiali e, alla presenza dell'amm. Ferreri, rivolse loro le seguenti parole:

« Per imposizione della Potenza occupante lo Stato Maggiore della Marina sospende ogni sua attività. Nelle dure circostanze nelle quali ci troviamo, l'amm. Ferreri — che ha la responsabilità del Ministero — ed io quella dello Stato Maggiore, abbiamo voluto, prima di dare a voi ordini e direttive, chiedere il consiglio del Grande Ammiraglio Thaon di Revel, che tutta la Marina venera come esempio vivente di dirittura e di patriottismo. Gli abbiamo esposto la situa-

zione ed abbiamo ascoltato la sua parola alla presenza dei tre ammiragli di più alto grado presenti a Roma.

« Quanto egli ci ha detto ci ha pienamente confermati nella linea di condotta prescelta. Questa linea di condotta non può essere mai altro che far ciò che riteniamo giovi alla Marina ed al Paese.

« Nell'apprezzare ciò che giovi e ciò che non giovi all'interesse del Paese possono esservi divergenze di apprezzamento. Ciascuno è libero, nella propria coscienza, di giudicare come crede. Ci sono esempi nella storia d'Italia, nei quali ferventi patrioti hanno visto il bene della Patria in direzione opposta: gli uni e gli altri in perfetta buona fede.

« Soltanto gli avvenimenti posteriori hanno stabilito chi avesse ragione: ma gli uni e gli altri sono responsabili.

« D'altra parte, nelle attuali circostanze la nostra volontà non è libera. Qualunque resistenza all'imposizione della Potenza occupante sarebbe sicuramente inutile e probabilmente dannosa.

« Per quanto mi risulta ci verrà chiesta una forma di attività che esclude la partecipazione diretta alla guerra e che avrà soltanto lo scopo di mantenere in vita l'organismo tecnico e amministrativo della Marina.

« Questa forma di collaborazione indiretta, nelle attuali circostanze, non dev'essere ritenuta in opposizione cogli impegni di onore presi da ciascuno di noi. Tuttavia, se qualcuno nella sua libera coscienza ritenesse regolarsi diversamente, egli può in qualsiasi momento, colle dimissioni, ritenersi sciolto da ogni impegno.

« Partendo da tale principio, ho designato nominativamente alcuni ufficiali della Stato Maggiore per restare alla conservazione degli uffici, e l'amm. Ferreri designerà nominativamente quelli che resteranno a prestare servizio presso il Ministero.

« In queste dure circostanze la Marina, in terra e in mare, ha dato prova di spirito di coesione e di disciplina che commuove tutti noi. Ed è questo esempio dato dalla Marina che ci dà l'assoluta certezza della rinascita. Vi saluto ».

Questo discorso può essere giudicato equilibrato, soprattutto perché contiene un'importante puntualizzazione là dove l'amm. Sansonetti — pur lasciando a ciascuno libertà di decisione — avvertì che ognuno sarebbe rimasto responsabile del suo comportamento, comunque gli avvenimenti volgesse. Di massima efficacia orientativa per tutti sarebbe stata la comunicazione di quello che egli stesso avrebbe deciso di fare; ma in quel momento non aveva ancora deciso. Sarebbe tuttavia bastato che, riportandosi alle parole del Grande Ammi-

raglio Revel, avesse detto che egli avrebbe tenuto fede al giuramento prestato: ma forse egli ebbe lo scrupolo di non influenzare la libertà di decisione di alcuno. La sua decisione, la prese più tardi e fu quella di lasciare Roma per raggiungere al sud il Governo legittimo. Il 25 settembre se ne partì senza firmare l'impegno che gli era stato chiesto di non allontanarsi, e dopo 23 giorni di avventuroso viaggio raggiunse la Puglia, riprendendo le sue funzioni a fianco dell'amm. de Courten.

Nei giorni successivi cominciarono le pressioni nazifasciste per indurre gli ufficiali a continuare la lotta a fianco della Germania. A questo proposito l'amm. Sansonetti così si esprime:

« Nei giorni seguenti [al giorno 13], insieme con l'amm. Iachino, continuai a vedere ogni giorno l'amm. Ferreri, che ci teneva al corrente degli avvenimenti.

« Da parte germanica erano stati fatti approcci diretti col Ministero della Marina in forma cortese. Il Maresciallo Kesselring aveva fatto sapere che gli era dispiaciuto che lo Stato Maggiore della Marina fosse stato sciolto, dato che l'ordine da lui dato riguardava — nella sua intenzione — soltanto l'Esercito... Chiedeva agli ufficiali rimasti nell'Italia Centrale e Settentrionale di volersi considerare sciolti dalla fedeltà ad un governo e ad un sovrano che si erano allontanati e di voler collaborare nuovamente colla Marina germanica. Peraltro, rendendosi conto del nostro punto di vista, domandava soltanto una collaborazione limitata al campo tecnico, salvo da quelli che volessero singolarmente dichiararsi per una collaborazione senza limitazione.

« L'amm. Ferreri fece rispondere che non poteva ammettere che i singoli fossero interpellati al di fuori dell'autorità gerarchica; che intendeva trattare lui, e lui solo, con la parte germanica e stabilire che cosa si potesse fare e che cosa no; che in fatto di collaborazione riteneva di poter concedere soltanto il mantenimento degli uffici amministrativi, ma non di quelli tecnici. Le trattative si svolsero per alcuni giorni... Non si venne però ad alcun accordo, ma fu ottenuto lo scopo di guadagnar tempo.

« Intanto il Comando germanico chiese d'inviare al Ministero della Marina un ufficiale di collegamento e di mettere piantoni alle porte per controllare che non fossero asportati documenti e oggetti.

« Il tono di cordialità del primo tempo andò pian piano tramutandosi in un tono di forte pressione, restando però l'amm. Ferreri sempre irremovibile... Verso il 20 settembre si comprese che il Co-

mando germanico avrebbe adoperato sistemi più forti per ottenere il suo scopo.

« L'amm. Ferreri decise allora di chiedere al gen. Calvi di Bergolo di essere esonerato dalla carica di Commissario. Ma il gen. Calvi pregò Ferreri di restare ancora qualche giorno, informandolo che analoga situazione si veniva creando nei suoi riguardi e che egli si era prefisso un limite di concessioni, oltre il quale non sarebbe andato a nessun costo pur essendo animato dal massimo spirito di sopportazione allo scopo di ridurre al minimo la sofferenza della popolazione di Roma.

« Nel frattempo tutti gli ufficiali di Marina della riserva o di complemento richiamati presenti nella Capitale erano stati inviati in congedo dando loro un mese di licenza con assegni. Gli ufficiali del servizio attivo strettamente necessari furono lasciati liberi di restare alle proprie abitazioni in attesa di ordini. L'amm. Ferreri cercò di entrare in relazione con quanto rimaneva dell'attività della Marina a terra nell'Italia Settentrionale, ma non riuscì nemmeno ad avere notizie precise. Intanto si annunciava l'imminente creazione di un nuovo governo fascista.

[Esso fu costituito il 23 settembre].

« Era evidente che qualunque azione utile da parte nostra sarebbe tra pochi giorni diventata impossibile ».

Fu allora che l'amm. Sansonetti prese la decisione di passare le linee e raggiungere al sud il Governo legittimo. L'amm. Ferreri, da parte sua, lasciò il Commissariato il 30 settembre, sostituito dall'ammiraglio di squadra Mario Falangola passato alla pseudo-marina repubblicana. Il gen. Calvi di Bergolo era a sua volta stato destituito il 23 settembre da Comandante Militare della Città aperta di Roma ed era stato « fermato » dai Tedeschi per essere trasferito al Nord: al suo posto si era installato il generale tedesco Stahel.

Per chiudere questa esposizione degli eventi riguardanti la Marina in Roma, *in seno alla quale l'amm. Ferreri divenne successivamente il capo del fronte clandestino della resistenza*, riportiamo qualche frase del discorso pronunciato dall'amm. Falangola il 30 ottobre ad un raduno degli ufficiali, ordinato più volte per tutte le forze armate fin dalla prima decade di ottobre e sempre rinviato per il mancato afflusso degli ufficiali convocati.

« Vi ho riuniti qui al Ministero... per trasmettervi l'ordine del Comando superiore tedesco, dato a me tramite il Commissario superiore gen. Menotti Chieli, di partenza domani da Roma [per Fi-

renze] alle ore 15.00 dalla stazione Tiburtina di tutti gli ufficiali che avevano l'obbligo di intervenire a questa chiamata...

... Nella riunione allo Stadio avrebbero dovuto intervenire circa 150 ufficiali — parlo sempre della Marina — e ne sono intervenuti tre o quattro... 140 ufficiali avevano avuto ordine di partire, 28 ne sono partiti, e con quanta pena e fatica e lavoro di persuasione da parte nostra potete ben immaginare...

« Lo sgombero è determinato dalla considerazione che non vogliono lasciare qui ufficiali a disposizione di eventuali nemici che potessero arrivare... »

« Voi siete qui circa 200-250, mettiamo; avrebbero dovuto venire circa 500 ufficiali; ce ne sono quindi già più di 200 che non hanno eseguito l'ordine. Peggio per loro... ».

L'amm. Falangola descrisse inoltre le inesorabili rappresaglie che i Tedeschi avrebbero compiute nei riguardi degli inadempienti e delle loro famiglie. Personalmente era un uomo mite e di animo buono; valoroso sommergibilista della prima guerra mondiale; ma aveva la convinzione che l'interesse della Patria e della Marina si identificasse con la fedeltà al vecchio alleato, senza tener conto della situazione determinatasi in seguito alla conclusione dell'armistizio.

Nonostante il lavoro di persuasione di Falangola e dei suoi immediati collaboratori e nonostante la descrizione delle future immaneabili rappresaglie tedesche, molti di quelli che erano presenti alla riunione non partirono.

Si può quindi riconoscere che l'affermazione dell'amm. Sansonetti circa la coesione dimostrata dal nostro organismo risponde alla realtà.

Tuttavia, a distanza di anni, si deve anche riconoscere che la grande maggioranza di coloro che aderirono alla repubblica sociale si comportarono con serietà d'intenti, contribuendo a salvaguardare dalla prepotente invadenza germano-nazista il patrimonio della Marina nell'Italia occupata.

19° GLI AVVENIMENTI NEL SETTORE DELL'ALTO TIRRENO.

a) *Tolone.*

Il Comando M.M. di Tolone, retto dall'amm. div. Pellegrino Matteucci, aveva giurisdizione su tutta la Provenza e si denominava Mariprovenza.

La Provenza era considerata zona di operazioni e non già territorio occupato, e la Marina armava e presidiava la Piazzaforte di Tolone, il cui comandante era lo stesso amm. Matteucci. Egli dipendeva dal Comando della 4^a Armata (gen. Vercellino) per quanto si riferiva alla difesa territoriale e da Supermarina per le questioni marittime.

Poiché Tolone era una delle basi dei sommergibili tedeschi operanti colla Marina italiana ed era destinata a diventare il centro marittimo germanico in Mediterraneo, i Tedeschi esercivano l'arsenale, da loro riparato dai danni provocati dai sabotaggi compiuti dalla Marina francese nel novembre 1942.

Fra Italiani e Tedeschi esisteva un'atmosfera di corretti rapporti, se non di amicizia.

Dipendevano da Mariprovenza la difesa antinave e contraerea di Tolone, tutti i servizi e le unità di uso locale, l'ufficio ricuperi delle numerose navi francesi autoaffondatesi nella base, quattro navi francesi ricuperate da tempo in riallestimento avanzato; il Comando Marina di Nizza coi Comandi minori di Cannes e di Mentone.

Il personale militare di Tolone comprendeva l'8 settembre 10.436 uomini, dei quali circa la metà formavano il presidio della Piazza (al comando del gen. br. Amilcare Farina, dipendente dall'amm. Matteucci), con elementi degli alpini, della M.V.S.N. e del reggimento « San Marco ».

I Tedeschi, pur non avendo nessuna batteria né altre installazioni difensive, erano andati concentrando verso Tolone nel periodo immediatamente precedente all'armistizio circa 11.000 uomini (nettamente superiori ai nostri, come in ogni località, quanto ad armamento); avevano inoltre un'ingente quantità di marinai nelle isole Hyères, ben 8000. Avevano giustificato quest'affluenza di forze con l'argomentazione che per il 10 settembre le forze della 4^a Armata avrebbero sgomberata la zona a ponente del Varo, eccetto Tolone che sarebbe passata cogli elementi italiani dipendenti dall'amm. Matteucci agli ordini delle Autorità germaniche, il cui Capo supremo era il feldmaresciallo von Rundstedt comandante delle truppe germaniche in Francia; altra giustificazione era stata quella di potenziare la difesa della Provenza per il caso di uno sbarco nemico.

Poco prima della mezzanotte del giorno 8 l'amm. Matteucci ricevette l'ordine di Supermarina, già riprodotto nel paragrafo 3°, che gli prescriveva di far raggiungere il più prossimo porto italiano alle unità nazionali efficienti, di affondare quelle inefficienti e di non interessarsi di quelle ex-francesi.

Già alle 22 egli si era potuto collegare telefonicamente con Roma e aveva avuto da Supermarina l'ordine di « cedere la Piazza di Tolone alle autorità militari germaniche e di richiedere il libero passaggio dei militari della Piazza per il loro rientro in Italia », ordine confermatogli per R.T.

Ma alle 22 reparti germanici avevano, con fulminea manovra, già occupato e presidiato banchine e navi e bloccata l'uscita dal porto di Tolone, e andavano occupando tutta la Piazzaforte. Data questa situazione, la cessione della Piazza era di fatto avvenuta per iniziativa unilaterale germanica e non era più possibile pensare a far partire le unità in grado di prendere il mare. Difficile era anche attuare gli autoaffondamenti sotto gli occhi vigili dei Tedeschi, senza provocarne la violenta reazione con conseguente impossibilità di eseguire gli autoaffondamenti stessi. Tuttavia l'ammiraglio, mercé l'abilità degli equipaggi, riuscì a far affondare i due M.A.S. presenti, che erano le sole unità di qualche valore bellico esistenti in quel momento a Tolone, oltre all'unico rimorchiatore militare.

Alle 01.00 del giorno 9 l'ammiraglio iniziò un colloquio, durato tre quarti d'ora, coi due comandanti di terra e di mare delle forze tedesche normalmente assegnate a Tolone. Il colloquio si svolse nel forte Lamalgue, dov'era la centrale telefonica: i Tedeschi si mostrarono fermi nelle richieste ma cortesi nella forma, mentre il forte veniva circondato da carri armati.

Furono convenute le modalità di cessione delle difese e degli impianti della Piazzaforte.

All'ammiraglio — che era virtualmente già prigioniero — fu lasciata libertà (controllata) di dare le disposizioni del caso a tutti gli enti dipendenti, improntate al criterio di salvaguardare per quanto possibile la dignità delle nostre truppe di terra e di mare. Egli riuscì a far allontanare i carri armati dal forte, da lui stimati come espressione di un'offensiva minaccia intimidatrice.

Preoccupandosi della libertà di transito verso l'Italia di tutti i militari, a operazioni di cessione ultimate, e non avendo i due rappresentanti germanici poteri di decidere trincerandosi dietro il pretesto di non avere ordini, l'ammiraglio riuscì a far partire per Parigi al Quartier Generale di von Rundstedt il cap. freg. Renato Cordeiro Lanza di Montezemolo (1), che si trovava a Tolone ed era ufficiale di collegamento fra la 4ª Armata e Von Rundstedt, per risolvere la questione presso la massima autorità tedesca in territorio

(1) Fratello del Colonnello trucidato alle Fosse Ardeatine.

francese. Von Rundstedt rispose al Cordero che era al corrente degli avvenimenti di Tolone e che, sapendo come la Marina italiana si fosse comportata con dignità e senza atti inconsulti, ben lieto egli sarebbe stato di venire incontro ai desideri espressi, ma dato l'evolvere della situazione generale — con atti di ostilità in varie zone contro i Tedeschi — non gli era possibile farlo.

Il giorno 10 l'ammiraglio prese commiato dal suo personale riunito, al quale aveva già parlato il mattino il Sottocapo di S.M. capitano di corvetta Vittorio Tognelli (essendo indisposto il Capo di S.M., cap. vasc. Giuseppe Maroni Ponti); egli diede ai suoi uomini tre « consegne »:

— andare sempre a testa alta, per le prove di valore e di capacità date in 39 mesi di lotta sul mare;

— obbedire agli ordini superiori senza discussioni, sebbene si fosse combattuto per oltre tre anni a fianco dei Tedeschi;

— non abbandonare i propri uomini, almeno fin tanto che rimanevano a Tolone (consegna particolare per gli ufficiali).

Il personale di Tolone si mantenne disciplinato e rifiutò ogni invito alla collaborazione, resistendo alle pressioni e alle lusinghe dei Tedeschi: furono poche le eccezioni, che si manifestarono dopo la partenza dell'ammiraglio.

Questi fu trasferito in vera prigionia nella notte tra il 10 e l'11, dal forte Lamalgue in un paese vicino e il 13 a Lione insieme col gen. Farina. Di qui, insieme con vari Generali, l'amm. Matteucci fu portato il 13 ottobre a Vittel in Germania, dove rimase fino al 2 febbraio 1944, giorno in cui fu trasferito nel carcere giudiziario di Verona.

Portato l'8 aprile a Parma fu processato e prosciolto in istruttoria, nonostante il suo leale e fiero atteggiamento; forse proprio per questo, insieme col fatto che la repubblica sociale non aveva presunti crimini da imputargli.

Tutto il resto del personale finì nei campi di prigionia, eccetto i pochi aderenti e quelli che riuscirono a sottrarsi a cattura.

b) *Genova.*

A Genova era Comandante di Marina e Comandante Superiore del Porto l'amm. div. Carlo Pinna.

Appena appresa dalla radiodiffusione la notizia della conclusione dell'armistizio chiese telefonicamente ordini al Comando in Capo di La Spezia, poi conferì coll'amm. div. Luigi Biancheri co-

mandante dell'8^a Divisione navale ivi ormeggiata, e infine si recò presso il Comandante Territoriale di Genova gen. Coppi.

Alle ore 08.30 del 9 egli aveva già dato esecuzione a tutte le disposizioni ricevute, e cioè disposta la partenza di tutte le navi militari e mercantili efficienti, autoaffondamento di quelle militari non efficienti, sabotaggio di quelle mercantili inefficienti, comunicazione al Comando Marina germanico di far uscire dal porto le unità tedesche.

Col Comandante territoriale, che disponeva in loco di soli due battaglioni male armati, aveva constatato di non poter opporre valida resistenza alle truppe tedesche, che verso le ore 04.00 erano già alle porte di Genova, numerose e ben armate, e che verso le 06.00 avevano bloccato gli accessi al porto e stavano occupando tutti i cantieri navali.

Alle 07.00 aveva potuto informare telefonicamente l'amm. Sansonetti della situazione di Genova, ormai irrimediabilmente compromessa, e ne ebbe autorizzazione ad allontanarsi per non essere catturato.

Dopo aver riunito il personale da lui dipendente, averlo lasciato libero e aver proceduto alle prescritte operazioni di distruzione della documentazione segreta e di messa al sicuro dei fondi di cassa, partì verso le 10.00 col treno per Firenze, dove rimase fino alla liberazione della Toscana partecipando alla costituzione e all'attività della Brigata V come membro influente.

Tra gli episodi avvenuti a Genova è da ricordare quello del posamine *Pelagosa* di circa 600 tonn. Questa unità, ricevuto l'ordine di lasciare al più presto il porto dirigendo per La Spezia o per Livorno, partì verso le 08.00 del 9 settembre. Aveva da poco oltrepassata la linea delle ostruzioni, quando fu fatta segno al tiro di mitragliere pesanti tedesche e successivamente a quello di batterie entrate in possesso dei Germanici. Ripetutamente colpita, in procinto di affondare, fu dovuta abbandonare dall'equipaggio. Era al comando dell'ufficiale in 2^a sten. vasc. Giovanni Rella, non avendo il comandante ten. vasc. Giovanni D'Aste, che si trovava in città, fatto in tempo a raggiungere la unità prima che lasciasse gli ormeggi, perché non era stato avvertito dell'imminente partenza.

c) *La Spezia.*

Anche a La Spezia la situazione precipitò nella giornata del 9 settembre, tanto che il Comandante in Capo del Dipartimento do-

vette lasciare la sede il giorno 10 dopo aver provveduto a dare esecuzione agli ordini di Supermarina, sia per quanto riguardava il numeroso naviglio presente, sia per l'inutilizzazione degli impianti, dei bacini e dei macchinari dell'arsenale: inutilizzazione prevista dal Comando in Capo per la durata di 15 giorni. (1)

La sola comunicazione, che l'amm. Maraghini riuscì a fare per telefono a Supermarina, è quella delle 10.15 del 9 settembre così concepita: « Unità Bergamini partite alt Tutte navi minori partite alt Navi non in condizioni di muovere affondate alt Navi mercantili stanno partendo semialt qualcuna si inutilizza semialt su tre piroscafi armamenti tedeschi per le mitragliere impediscono inutilizzazione alt Al di fuori della Piazza truppe tedesche in grande quantità alt Decima Flottmas distrugge materiale alt Da Genova quasi nessun mercantile ha potuto partire semialt non si hanno notizie se si è fatto in tempo procedere a inutilizzazione ».

In sintesi gli avvenimenti a La Spezia si svolsero nel modo seguente.

Quattro Divisioni tedesche, che avrebbero dovuto contribuire a contrastare un eventuale sbarco alleato nella zona nel cui centro si trovava la Piazzaforte marittima di La Spezia, si erano messe in movimento — per occuparla — un po' prima dell'annuncio dell'armistizio. Queste Divisioni, interponendosi con robusti elementi tra i reparti delle Divisioni « Rovigo » e « Alpi Graie », costituenti il XVI Corpo d'Armata al comando del gen. Carlo Rossi, al quale era affidata la difesa del territorio comprendente la Piazza, ne resero possibile la rapida caduta quasi senza colpo ferire.

Poiché i tre Comandi delle Grandi Unità dell'Esercito (quello del C. d'A. e quelli delle due Div.) erano dislocati entro i limiti della Piazza, all'amm. Maraghini fu facile — ritornando la sera dell'8 dalla riunione di Roma descritta nel paragrafo 2° — incontrarsi subito col gen. Rossi per definire le modalità di difesa in una situazione che capovolgeva d'un tratto quella ormai in atto da oltre tre anni.

L'amm. Maraghini era tornato da Roma con direttive precise; il gen. Rossi non ne aveva invece ancora ricevute, e pur essendo stato stabilito che a La Spezia la nuova organizzazione dei Comandi con relativo passaggio di consegne e di responsabilità (V. paragrafo 17°)

(1) La brevità di questo termine di tempo dipese probabilmente dalla fiducia che gli Alleati, data la potenza dei loro mezzi, risolverebbero in poche settimane il problema della cacciata delle forze germaniche dal territorio italiano.

sarebbe dovuta entrare in funzione alle ore zero del giorno 10, il generale non stimò che gli eventi potessero localmente diventare così gravi in brevi ore da richiedere provvedimenti eccezionali, anticipando l'assunzione di comando alle ore zero del 9, prevista del resto dall'art. 11 della citata « Istruzione per la difesa delle coste » in vigore ancora per la sola giornata del 9 settembre.

Nel colloquio furono soltanto fissate la dislocazione di alcuni reparti di marinai in determinati punti e l'assegnazione, a presidio di alcuni caposaldi, d'un reggimento atteso da Torino per il giorno 9 a completamento della Divisione « Rovigo ». Il reggimento naturalmente non poté arrivare a La Spezia e prendere posizione prima che truppe tedesche occupassero la Piazza.

Quanto alle navi che si trovavano a La Spezia, dopo partite quelle che poterono lasciare quella sede, esse furono quasi tutte tempestivamente sabotate o affondate, a seconda delle possibilità in relazione al posto dove si trovavano. Si trattò di ben 56 unità, tra le quali 3 incrociatori, 3 cacciatorpediniere, 6 torpediniere, 3 corvette, 3 sommergibili e navi ausiliarie e minori.

d) *Livorno.*

A Livorno, le varie responsabilità operative erano così ripartite fra le Autorità dell'Esercito e della Marina.

Il Comando Marina di Livorno (contramm. Romolo Polacchini) non aveva compiti di difesa costiera e contraerea. Questa era devoluta al Comando Difesa Porto retto da un colonnello dell'Esercito (col. Brogi), dipendente dal Comando della Divisione costiera con sede a Pisa.

Le attribuzioni di Marina Livorno erano limitate all'avviamento e alla protezione del traffico nell'Arcipelago Toscano fino alla Corsica e alla Sardegna, ai servizi delle ostruzioni e del dragaggio delle rotte di sicurezza, al funzionamento dei servizi logistici locali e ad un certo concorso alla difesa del porto colle poche armi e coi proiettori di cui disponeva. Aveva alla sua completa dipendenza il personale del Comando, la Capitaneria e il Genio Militare per la Marina. Sull'Accademia Navale e sugli Organi tecnici di controllo delle costruzioni militari affidate al Cantiere Orlando il Comando Marina esercitava una vigilanza soltanto disciplinare.

In tutto, il Comando disponeva di 1000 uomini, ma di soli 270 moschetti, dei quali un centinaio ritubati a 7,5 mm senza munizioni.

Appena avuta notizia della conclusione dell'armistizio, l'amm. Polacchini dette disposizioni per conservare la calma e la disciplina fra il personale, ottenendo pienamente lo scopo. Cercò di avere ordini telefonando a Roma e a La Spezia e alle 23.00 l'amm. Maraghini gli disse di tenersi pronto ad eseguire le disposizioni stabilite (che gli comunicò), quando avesse ricevuto il messaggio convenzionale « Applicate ordine pubblico n. 1 ».

Durante la notte dall'8 al 9 l'amm. Maraghini lo informò delle più importanti vicende (partenza della Flotta verso il sud e andata del Re e del Governo « verso il paese di D'Annunzio »).

Il Capo di S.M. tedesco di Polacchini era il cap. vasc. Diederich, comandante della Marina germanica a Livorno. Fra la sera dell'8 e il giorno 10 egli cercò invano più volte di farlo venire al Comando Marina per conferire con lui e invitarlo a far partire le unità tedesche, assicurandolo che nessuna offesa sarebbe stata loro recata se non provocata. Quando il Diederich si decise a fargli sapere che sarebbe andato da lui alle 22.00 del giorno 10 nella casa di Antignano, dove era l'abitazione dell'ammiraglio, questi — messo sull'avviso dal fatto che alle 18.00 quattordici autoblinde tedesche avevano accompagnato un tenente di vascello, messo *pacifico* del cap. vasc. Diederich, per comunicargli che aveva deciso di occupare il Comando Marina — si trasferì presso amici a Montenero: e bene fece, perché invece del capitano di vascello tedesco si presentò un reparto autocarrato che aveva l'ordine di catturarlo e che fece prigioniero il personale da lui lasciato a guardia della casa.

Che cosa aveva fatto l'ammiraglio in quelle prime 48 ore dall'armistizio, per provocare una simile azione proditoria da parte dei Tedeschi, azione che perseguì — anche con 5 mesi di carcere — l'amm. Polacchini fino alla liberazione, dopo che era riuscito a raggiungere Venezia dove aveva la famiglia?

Durante la notte 8-9 settembre aveva ripetutamente telefonato al Comando Marina tedesco e inviato due volte il suo capo di S.M. (cap. freg. Roberto Servadio Cortesi) per comunicare quello che avrebbe voluto discutere col cap. vasc. Diederich. Avuto sentore dal capo di S.M. che i Tedeschi sembrava preparassero un colpo di forza, aveva subito emanato l'ordine di resistere colla massima energia e di ripiegare sul Comando Marina nel caso d'insuccesso di fronte a forze superiori. Aveva infine tutto predisposto per l'applicazione dell'ordine pubblico n. 1 appena venisse l'esecutivo, con particolare riguardo per le partenze o i sabotaggi o gli affondamenti del naviglio.

All'alba del 9 si erano verificati alcuni movimenti di navi tedesche nel porto, ma ben presto si erano rivelati come rivolti non alla partenza ma all'occupazione dell'entrata del porto, da esse conseguita sparando contro le barche - porta delle ostruzioni, catturandole e sostituendole con motozattere germaniche.

Mentre si svolgevano questi fatti era giunto da La Spezia l'ordine telefonico, dato dall'amm. Maraghini in persona, di applicare l'ordine pubblico n. 1. Dal Comando Marina era stato emanato l'ordine esecutivo, ma era ormai troppo tardi perché i Tedeschi con rapida manovra avevano già invasa la città e il porto, prevenendo qualsiasi azione italiana.

Così i predisposti sabotaggi delle unità militari presenti, che erano tutte o in lavori o in costruzione, non si erano potuti attuare.

Nel corso del giorno 9 la schiacciante prevalenza tedesca si era affermata decisamente e la sola cosa che l'ammiraglio aveva potuto fare era stata quella di dare ordine ad alcune batterie costiere, che pur non dipendevano da lui ma dal colonnello Brogi, d'intervenire in difesa del *Buffoluto* e del *Foscari* durante le azioni che abbiamo descritte: ed infatti le batterie avevano sparato alcuni colpi senza apparente risultato.

Prima di ritirarsi a Montenero l'amm. Polacchini aveva provveduto a distruggere l'archivio segreto e a salvare i fondi di cassa, coi quali poté assistere per alcune settimane i suoi uomini dopo di averli salutati e lasciati liberi, tenendosi a loro disposizione in un nuovo rifugio trovato nella vicina Castiglioncello.

Fu precisamente l'ordine di sparare contro le due navi tedesche in azione contro il *Buffoluto* e il *Foscari* che con ogni probabilità provocò l'ira germanica contro l'amm. Polacchini.

e) Zona Elba - Piombino.

Quanto alla zona operativa Elba - Piombino, l'8 settembre 1943 essa era ripartita tra due distinti Comandi Marina: il Comando Marina di Portoferraio (cap. vasc. Michelangelo Fedeli) dipendente per l'impiego dei mezzi di difesa dal Comando delle truppe di stanza nell'Elba (gen. br. Achille Gilardi); il Comando Marina di Piombino (cap. freg. Amedeo Capuano) analogamente dipendente dal Comando Settore costiero locale (gen. br. Fortunato Perni). Su entrambi aveva giurisdizione il Comando della 215ª Divisione costiera, retto dal luogotenente generale della milizia De Vecchi di Valcismon (già governatore del Dodecaneso nei primi mesi della guerra). A sua volta la 215ª Divisione dipendeva dal II Corpo d'Armata.

La difesa dell'Elba comprendeva 8 pezzi da 152 su due batterie e 7 batterie a.n. e c.a. con 28 pezzi da 102 e da 76; quella di Piombino consisteva di 8 pezzi da 88 su due batterie armate dall'Esercito e di 12 pezzi da 102 e da 76 su tre batterie, armate dalla Marina, oltre ad alcune mitragliere da 20 per la difesa ravvicinata.

Appena avuta notizia dell'armistizio, il Comando Marina di Portoferraio si orientò per la resistenza ai Tedeschi subordinatamente agli ordini che avrebbe dato il Comando delle truppe. « Per evitare sorprese tedesche furono dati ordini ai reparti dell'Esercito e alle artiglierie navali e terrestri di far fuoco su qualunque unità o galleggiante si avvicinasse alla costa, stabilendo la rada di Portoferraio come unico approdo dell'isola. Durante la notte, qualunque natante si avvicinasse doveva essere considerato come nemico ».

Furono arrestati una decina di militari destinati alla stazione r.t. della Marina germanica, i soli che si trovassero all'Elba.

Il pomeriggio del 10 settembre l'amm. Nomis aveva riunito presso il Comando Marina (come già detto nel paragrafo 10) tutti i comandanti dell'Esercito e della Marina presenti, per prendere i provvedimenti necessari a fronteggiare la situazione, quando l'ordine di Supermarina di partire per il sud con tutte le unità da lui dipendenti lasciò al gen. Gilardi la responsabilità del comando.

Il mattino dell'11, dopo la partenza della Divisione siluranti, erano rimasti a Portoferraio: le torp. *Ardito* e *Impavido* avariate e la nave - scorta *Grimani* (che avrebbero dovuto proseguire per il sud appena possibile), un Mas, due sommergibili e poche unità mercantili.

I due sommergibili partirono la sera del 12 e il Mas si trasferì in Corsica.

Il gen. Gilardi assunse subito anch'egli un atteggiamento di resistenza attiva ai Tedeschi, confortato il giorno 12 anche da una decisione di un gruppo di personalità di Portoferraio che, a nome della popolazione, col sindaco alla testa, gli dichiararono essere la cittadinanza pronta a difendersi.

Caduta Piombino la sera dell'11 settembre, per cedimento della debole Divisione costiera di fronte alla prevalenza germanica, il pericolo per l'Elba si fece più grave.

Più volte i Tedeschi ne tentarono l'invasione dal mare tra il 10 e il 15, e la Marina contribuì a far fallire i tentativi:

— poco dopo l'alba del 10 settembre, sparando colla batteria da 152 di Enfolà contro 6 motozattere cariche di truppe, presentatesi davanti al golfo di Procchio;

— nella notte fra il 13 e il 14 settembre, sparando contro altre motozattere in avvicinamento fra Punta Calamita e Capo Stella con la batteria da 152 di Punta Calamita;

— nel pomeriggio del 14, intervenendo contro altre motozattere ancora una volta colla predetta batteria e con una da 76 sistemata presso Porto Longone;

— verso mezzogiorno del 15, facendo fuoco su unità leggere tedesche che attaccavano Palmaiola;

— nel pomeriggio dello stesso 15, ancora una volta contro motozattere tra Capo Stella e Punta Calamita colla batteria da 152 sistemata su questa punta.

Intanto il mattino del 12 il Centro r.t. di Brindisi aveva stabilito il contatto colla stazione di Portoferraio e si era svolto il seguente scambio di messaggi:

— Ore 11.30 del 12: Marina Portoferraio a Marina Taranto alt Piombino occupata questa notte da truppe tedesche alt Elba ancora libera difetta viveri alt Urge operazione sbarco inglese zona Piombino risultando imminente invasione tedesca isola Elba.

— Ore 22.47 del 12: Marina Portoferraio a Supermarina Brindisi alt In considerazione prossimo probabile tentativo occupazione isola Elba da parte tedesca che già occupa Piombino urge sollecitare occupazione da parte inglese alt In porto trovansi due siluranti inefficienti un Mas et alcuni piroscafi alt Si sospetta prossimo esaurimento scorte viveri.

— Ore 11.00 del 13: Supermarina a Marina Portoferraio alt Dite a Comando truppe esercito che non est ammissibile sbarco tedesco su Elba alt Isola est attrezzata per opporsi sbarco inglese et a più forte ragione deve opporsi a pochi mezzi tedeschi alt Unità navali impediscano Tedeschi traffico mezzi navali fra continente et Elba alt Già richiesti aiuti.

Di fatto nessun tedesco riuscì a mettere piede di viva forza nell'isola; soltanto sugli isolotti di Palmaiola e di Cerboli due distaccamenti tedeschi sbarcarono a mezzogiorno del giorno 13, ma nella notte successiva Palmaiola fu rioccupata con elementi inviati da Portoferraio, essendo molto importante ristabilire il nostro controllo su quell'isoletta da cui era possibile sorvegliare il Canale di Piombino.

Intanto dal Comando della 215^a Divisione costiera, che aveva ordinato il 9 settembre di reagire ad atti di forza compiuti dai Te-

deschi, era giunto il mattino dell'11 l'ordine di cessare ogni resistenza armata e di prendere contatto coi Comandi germanici per giungere ad accordi pacifici. Ma, come si è già accennato, il gen. Gilardi adottò una linea di condotta diversa da quella del Comando della Divisione e De Vecchi alle 01.05 del 12 gli telegrafò: « Ordini da me dati corrispondono ad ordini superiori alt Intendendo diversamente agire assumerete responsabilità ».

Allo scopo di accrescere il contributo della difesa dell'Elba, il gen. Gilardi ordinò lo sbarco dall'*Ardito* e dall'*Impavido* delle mitragliere e la loro messa in posizione sulla costa orientale dell'isola; non volle inoltre consentire che partissero verso il sud, come aveva predisposto l'amm. Nomis (paragrafi 10 e 12 - a).

Il contrasto a sbarchi tedeschi continuò con successo — come si è veduto — fino al giorno 15, nonostante che i Tedeschi incitassero con manifestini lanciati da aerei i difensori dell'isola a passare dalla loro parte.

Anzi il giorno 14 il comandante Fedeli aveva confermato alle navi di « reagire ad ogni attacco germanico e in caso di necessità di autoaffondarsi anziché cadere nelle mani del nemico ».

Il mattino del 15 si presentarono, preannunciati dalla sera precedente, due ufficiali tedeschi accompagnati da un capitano italiano del Comando del II Corpo d'Armata, latore di una lettera del Comando Divisione, che invitava a consegnare l'isola. Il gen. Gilardi rispose con un rifiuto e i due parlamentari, presone atto, si ritirarono.

Il mattino del 16 Portoferraio fu bombardata ed ebbe, oltre a numerosi danni, circa 100 morti e 150 feriti. Manifestini lanciati insieme con le bombe minacciavano in forma di ultimatum la prosecuzione dei bombardamenti se la resa non fosse stata compiuta entro le ore 16.

Allora il gen. Gilardi, di fronte alle pressioni dei rappresentanti della popolazione e alla valutazione obiettiva dell'impossibilità di continuare a resistere, specie per la mancanza di forze aeree e per l'impossibilità di ricevere rifornimenti dalla Toscana ormai in potere dei Tedeschi, risolse di accogliere l'ultimatum tedesco. Per le ore 16.00 inviò i suoi delegati a Piombino e così il 17 settembre reparti germanici procedettero all'occupazione dell'Elba, sbarcando in vari tratti della costa e paracadutandosi su alcuni punti dell'interno. In seguito alle condizioni di resa, anche il comandante Fedeli dovette ordinare alle navi la sera del 16 di non autoaffondarsi, di non danneggiarsi e di non reagire ad azioni tedesche.

Così finì la resistenza opposta per 8 giorni dal presidio dell'Elba. Il Comando Marina non poté che obbedire. La sola cosa che sarebbe stato bene fare, forzando la mano al comandante delle truppe, sarebbe stata quella di far partire in tempo almeno le due torpediniere e l'incrociatore ausiliario, tenendo conto che il loro impiego in mare — specie dopo sbarcate le armi leggere — non avrebbe dato contributo sensibile alla difesa, tanto più che le due torpediniere erano in condizioni di menomata efficienza.

Si è accennato che Piombino cadde nella notte sul 12, in seguito alle trattative di resa avvenute il giorno 11 tra il Comando della 215^a Divisione costiera e il Comando germanico.

Anche a Piombino il cap. freg. Amedeo Capuano, comandante di Marina, non aveva accolto l'ordine di resa dato dal gen. De Vecchi, ma non protetto dal mare, come era invece il presidio dell'Elba, la sua resistenza non poté durare che per breve tempo.

Prima però di esporre ciò che avvenne a Piombino riportiamo lo scambio di due lettere ufficiali avvenuto il 10 settembre tra il gen. Perni (comandante del settore di Piombino) e il cap. freg. Capuano: sono molto interessanti, perché danno una precisa idea della divergenza sorta tra De Vecchi e Capuano e del fermo carattere di quest'ultimo.

- a) *Lettera 128/RP in data 10-9-43 del Comando settore di Piombino al Comando R. Marina in sede, e p. c. al Comando 215^a Divisione costiera.*

D'ordine del Comando 215^a Divisione costiera il capitano di fregata Capuano lascia da questo momento il Comando Regia Marina di Piombino al capitano di corvetta Pellizzetti.

Il Comandante Capuano si recherà presso il Comando 14° reggimento costiero a Poggio di Follonica, presentandosi al più presto al comandante colonnello Calvi.

F.to gen. FORTUNATO PERNI

- b) *Risposta 76/RP alla lettera precedente e p. c. al Comando 215^a Divisione costiera - Ore 16.00 del 10 settembre 1943.*

1 - Riferimento n. 128/RP in data 10-9-43 ricevuto ore 14.30 odierno.

a) Faccio subordinatamente presente che la mia destinazione di Comandante di Marina Piombino è stata decretata dal Ministero

Marina dal quale dipendo tramite le mie superiori Autorità di Marina, dovendo io rispondere, come compito principale, dei Servizi della R. Marina in questa sede e del Comando superiore militare del porto, del quale ho piena e assoluta responsabilità.

b) Dipendo altresì dalla 215^a Divisione costiera e dal locale Presidio per un compito complementare rispetto alla mia responsabilità principale citata nel comma a).

2 - Faccio subordinatamente presente che solo il Ministero della Marina direttamente, oppure tramite i suoi organi dipendenti può ordinare la mia destituzione dalla carica di Comandante di Marina di questa sede.

Prima di cedere il Comando di Marina di Piombino al capitano di corvetta Pellizzetti Pilade rimango al mio posto fino a quando il Ministero della Marina non abbia decretato di esonerarmi dalla responsabilità di tale carica.

Il cap. di freg.

Comandante

F.to AMEDEO CAPUANO

In questo atteggiamento il cap. freg. Capuano era stato confortato dal parere dell'amm. Nomis, cui egli il 9 e il 10 si era rivolto, quale più elevato in grado tra i presenti all'Elba, per tenerlo al corrente degli avvenimenti a Piombino e per coordinare l'attività operativa sulle due sponde del Canale.

La colpa fatta dalla locale Autorità dell'Esercito al comandante Capuano fu di mancato spirito di collaborazione. Certamente egli si rifiutò di collaborare alla cessione delle armi ai Tedeschi, intendendo come suo preciso dovere di obbedire alle direttive contenute nel proclama del Maresciallo Badoglio annunziante l'armistizio e nelle successive comunicazioni ricevute dalle Autorità della Marina.

Nel porto di Piombino c'erano l'8 settembre 10 motozattere tedesche con circa 400 uomini a bordo, 4 dragamine e 5 unità sussidiarie italiane.

Il comandante Capuano, preoccupato da questo concentramento ne informò Supermarina appena ebbe ascoltato il comunicato Badoglio e gli fu detto di persuadere i Tedeschi a partire, il che essi promisero di fare per il mattino successivo.

Viceversa all'alba del 9 il Capitano di porto segnalava al comandante Capuano che le unità tedesche avevano gli equipaggi in coperta colle armi individuali in pugno e con quelle delle navi pun-

tate sulle unità italiane e sulle mitragliere sistemate a difesa del porto, che reparti tedeschi avevano disarmato un ufficiale dell'Esercito e le sentinelle sul molo, che un nucleo germanico marciava verso il semaforo e le mitragliere e che un altro nucleo stava dirigendosi verso la Capitaneria. Allora il comandante Capuano fece subito aprire il fuoco sulle unità tedesche.

Quattro motozattere furono affondate in porto e un'altra danneggiata andò a picco nel Canale di Piombino, dopo che le rimanenti se ne erano andate con a bordo anche il personale di quelle affondate. Inutilmente il gen. Perni cercò di convincere il comandante Capuano a sospendere il tiro, promettendo d'inviare alcuni nostri carri armati al porto e di trattare contemporaneamente con i Tedeschi.

Verso le 02.00 del giorno 10 due torpediniere e un piroscafo tedeschi si presentarono davanti a Piombino chiedendo di entrarvi per rifornirsi. Fu loro concesso dal gen. Perni, il quale inoltre permise — contro il parere del comandante Capuano — che alcuni segnalatori tedeschi disarmati prendessero servizio nel semaforo. Intanto il comandante più anziano delle torpediniere aveva conferito col gen. Perni, senza presentarsi al comandante Capuano che pur era il comandante militare del porto.

A mezzogiorno le tre navi tedesche avevano finito di rifornirsi e il comandante Capuano le aveva invitate ad allontanarsi per evitare nuovi eventuali incidenti, tanto più che erano arrivate 4 motosiluranti italiane mentre i cannoni delle unità tedesche erano puntati su di esse: naturalmente il comandante Capuano le aveva avvertite del pericolo e di tenersi pronte a reagire evitando con l'eventuale autoaffondamento di essere, se mai, catturate.

Di ogni avvenimento era tenuto al corrente, per opportuna informazione, il Comando Marina dell'Elba e, per competenza, il gen. Perni. Fu precisamente verso le 13.30 di quel giorno 10 che il cap. corv. Pellizzetti fu chiamato dal gen. Perni e che questi inviò al comandante Capuano la lettera di destituzione, che abbiamo riprodotta colla ferma risposta del comandante.

Dopo il tramonto una delle torpediniere tedesche uscì dal porto, prendendo ad incrociare nelle adiacenze. L'altra torpediniera lasciò l'ormeggio sostando davanti al porto. Il piroscafo rimase all'ormeggio. Il comandante Capuano ordinò subito di illuminare le unità tedesche coi proiettori e di tenersi pronti a reagire colle batterie armate dalla Marina.

All'improvviso le due torp. aprirono il fuoco contro i proiettori e contro le batterie, che reagirono immediatamente col concorso di quelle armate dall'Esercito.

Il risultato del combattimento fu catastrofico per i Tedeschi: una torp. e il piroscalo andarono a fondo, mentre l'altra torpediniera si allontanò nella notte con avarie tanto gravi che la corvetta e la torp. *Animoso*, inviate dall'amm. Nomis a cercarla su richiesta del comandante Capuano, per darle il colpo di grazia (V. paragrafo 10) non la trovarono perché era andata a fondo.

Durante questa fortunosa vicenda, nella quale si rese manifesta l'antitesi tra il feroce comportamento del Comando Marina e quello del Comando dell'Esercito, affluirono a Piombino il giorno 10 da Firenze 52 carri armati italiani, i quali non svolsero alcuna attività perché il Comando del II Corpo d'Armata, e quindi quello della 215^a Divisione, erano ormai orientati verso la pacifica cessione ai Tedeschi del territorio di loro giurisdizione.

La sera dell'11 l'organizzazione difensiva dell'Esercito nel settore di Piombino era crollata, i Comandanti si erano allontanati e, quando il comandante Capuano se ne accorse, non avendo possibilità di opporre resistenza sul fronte a terra perché le sue batterie avevano il settore di tiro limitato al lato del mare, riunì i suoi uomini e li lasciò liberi con regolari fogli di licenza, provvide a distruggere i documenti segreti e nel pomeriggio del 12 — ultimate queste operazioni, quando ormai Piombino era del tutto occupata da truppe germaniche — si allontanava egli stesso, consegnando al Commissario prefettizio del Comune la bandiera del Comando perché la conservasse mettendola al sicuro.

Il cap. freg. Capuano fu promosso per merito di guerra, quando poterono essere vagliati gli avvenimenti di Piombino.

20° GLI AVVENIMENTI NEL BASSO TIRRENO.

a) *Civitavecchia*.

Poiché questa non era una località di primaria importanza militare, non vi era un Comando operativo dell'Esercito e le funzioni del Comando Marina si limitavano al dragaggio, alla vigilanza foranea, al controllo e alla difesa del traffico, invero assai modesto.

Perciò, quando il mattino del 9 un reparto di carri armati tedeschi irruppe sulle banchine del porto attraverso la città del tutto pri-

va di difensori, le poche unità di modesto tonnellaggio che si trovavano all'ormeggio — la maggior parte danneggiate da bombardamenti aerei, oppure inefficienti — furono colte di sorpresa e il loro personale non ebbe il tempo di attuare alcun provvedimento atto ad impedire che cadessero intatte nelle mani del nemico.

Furono così catturate due VAS, due piccoli piroscafi e alcune motovedette. I dragamine erano fortunatamente in servizio lungo le rotte di sicurezza verso sud.

L'assenza del Comandante di Marina (c. amm. Carlo De Bei), che era partito per un breve permesso di due giorni proprio il pomeriggio dell'8 settembre, contribuì a rendere meno efficiente il Comando, che all'annuncio dell'armistizio si limitò ad evitare dispersioni tra il personale e non pensò a dare immediati ordini per l'inutilizzazione delle unità inefficienti e per la partenza di quelle in condizioni di muovere; anzi richiamò in porto la VAS 303, che era la sola in mare per servizio di vigilanza antisom (oltre ai dragamine, troppo lenti e troppo lontani per poter rientrare in poche ore).

b) *Gaeta*.

Nel paragrafo 12-g abbiamo veduto come le corv. *Gru*, *Gabbiano* e *Pellicano* lasciassero Gaeta poche ore dopo l'annuncio dell'armistizio, contemporaneamente al smg *Axum*. La sera del 9 anche la nave ospedale *Toscana*, che era in rada, partì per ordine di Supermarina dirigendo a Palermo, dove giunse il giorno successivo. Essa rimase a Palermo fino al giorno 13, e poi si trasferì a Malta, donde ripartì il 16 per Taranto giungendovi il 18 dopo essere stata attaccata da un aereo tedesco che lanciò alcune bombe senza colpirla.

Delle poche altre unità sussidiarie presenti a Gaeta alla proclamazione dell'armistizio la più importante era la nave officina *Quarnaro* (1), che dipendeva dal Comando delle Forze Navali. Il Comandante era in missione a Roma e della nave era responsabile il comandante in 2^a, cap. corv. Aniello Guida.

Gaeta era inoltre la base della I flottiglia motosiluranti, che vi si era trasferita da Messina — presso la base della II flottiglia M.A.S. — dopo l'occupazione alleata della Sicilia: il comandante di entrambe le flottiglie era il cap. freg. Alessandro Michelagnoli. La

(1) Le corvette e il sommergibile, grazie ai loro motori diesel, poterono prontamente prendere il largo. Il *Quarnaro* invece non poté allontanarsi in tempo utile, perché il suo apparato motore a vapore di tipo antiquato richiedeva ben 18 ore per essere approntato al moto.

sera dell'8 settembre si trovavano a Gaeta tre Ms: la 55 e la 64 efficienti e la 71 in lavori, oltre al M.A.S. 544 pure in lavori.

Il Comandante di Marina Gaeta era il cap. freg. Mariano De Martino, mentre il comandante del presidio era il colonnello dell'Esercito Nicolò Rattazzi; entrambi dipendenti dal 4° reggimento costiero, avente il Comando residente a Itri.

Le forze, di cui disponevano il Comando Marina e il Comando del Presidio, erano molto modeste: poche centinaia di uomini (con un insufficiente numero di fucili e con alcune mitragliatrici), dei quali una parte non potevano essere distratti dal servizio di guardia ai quattro stabilimenti militari di pena esistenti a Gaeta. Tutti i collegamenti telegrafonici erano interrotti e perciò nessuna direttiva poté giungere ai due Comandi dall'esterno.

Alle 02.30 del 9 vi fu un attacco aereo tedesco e subito dopo cominciarono ad affluire verso la banchina alla quale era ormeggiato il *Quarnaro* soldati germanici, mentre altri penetravano di sorpresa nei locali della caserma dei marinai, impossessandosi di armi automatiche e di fucili senza incontrare opposizione, perché il personale era ancora nel ricovero antiaereo.

Però il personale riuscì a riprendere di viva forza la caserma. Si accese così una lotta — con morti e feriti da ambo le parti — alla quale prese parte anche il *Quarnaro* contro cui i Tedeschi avevano aperto il tiro. Intanto altra scaramuccia avveniva verso la zona di Serapo, dove il personale della base delle motosiluranti e dei Mas respingeva alcune pattuglie germaniche.

Il mattino del 9 la situazione era ristabilita in nostro favore, quando i Tedeschi riaprirono il tiro impiegando anche alcuni cannoni leggeri, che colpirono più volte il *Quarnaro*, mentre i soldati italiani dovevano far fronte ad altra minaccia proveniente dai detenuti degli stabilimenti penali.

Verso le 11.00 si presentarono al Comando del Presidio due ufficiali tedeschi per chiedere la cessazione delle ostilità e la conseguente occupazione della città, pena il bombardamento ad oltranza dell'abitato. Il colonnello non aderì finché non ne fu autorizzato dal comandante del 4° reggimento a Itri, presso il quale inviò un suo ufficiale insieme coi parlamentari germanici. Venuto alle 14.00 l'ordine di cessare la resistenza, recato dal suo ufficiale di ritorno da Itri, il colonnello diede le conseguenti disposizioni.

Intanto Formia era caduta, e lungo la litoranea Formia-Gaeta si erano messe minacciosamente in marcia verso Gaeta soverchianti forze motorizzate e meccanizzate.

Così commenta il colonnello Rattazzi la resa di Gaeta: « Il fuoco cessò verso le ore 12.00 in attesa del ritorno da Itri dei parlamentari, e alle 14.00 dopo la risposta del colonnello Musci cessò la resistenza. Posso affermare che tale resistenza, fatta da un presidio mancante di armi, si è imposta a un nemico soverchiante per uomini e per mezzi durante circa 12 ore ed è cessata quando Formia era caduta ed ogni speranza di ricevere rinforzi era svanita... Ho giudicato che con i soli mezzi disponibili, illusori in confronto a quelli del nemico e dopo quanto era accaduto anche a Formia, non avrei potuto più oltre dilazionare la resa, dappoiché ad una mia risposta negativa i Tedeschi avrebbero cannoneggiato e bombardato la città con gravi perdite per la popolazione civile. Ho preso tale decisione con piena coscienza di soldato... Il comandante De Martino approvò la decisione presa, si mantenne in contatto con me fino al momento della resa e dalla sua sede mi informava per quanto possibile sulla situazione. Collaborammo in pieno accordo per ottemperare nel miglior modo possibile e coi pochi mezzi disponibili all'ordine di S.E. Badoglio ».

La consegna delle armi avvenne la sera del 9 settembre; il personale della Marina le consegnò ad un reparto tedesco accompagnato da un ufficiale del Presidio. Tuttavia ebbe cura di nascondere una buona parte col relativo munizionamento.

Gli uomini furono lasciati liberi di raggiungere le proprie famiglie, dopo essere stati forniti di viveri per due o tre giorni.

Per quanto riguarda le poche unità navali presenti al momento della resa, tutte in lavori eccetto il *Quarnaro*, esse caddero nelle mani dei Tedeschi prima che avessero il tempo di eseguire atti di autosabotaggio. Dal comandante De Martino avevano avuto il pomeriggio del 9 il fonogramma comunicante la cessazione della resistenza, colla precisazione che le navi dopo aver consegnato armi e munizioni consentissero che una pattuglia tedesca restasse a bordo per vigilanza, mentre Comandi ed equipaggi avrebbero continuato a svolgere il loro servizio. Ma, ovviamente, non poteva non accadere che la pattuglia di vigilanza si trasformasse in reparto di cattura.

Il *Quarnaro*, con 20 centimetri d'acqua sotto la chiglia, fu nell'impossibilità di autoaffondarsi, ma era notevolmente danneggiato dai colpi ricevuti. Fu dai Tedeschi affondato il 22 settembre all'entrata del porto di Gaeta per ostruirlo.

Il mattino del 10 giungeva da Capri (dove si trovava una base operativa per Ms e per Mas) un gruppo di 7 motosiluranti della I flottiglia, guidato dal cap. vasc. Mimbelli (comandante da due

mesi del Gruppo M.A.S. operativo) che — ignaro della caduta di Gaeta — aveva deciso di riunirvi tutte le motosiluranti della flottiglia, nella presunzione di poter facilmente mettersi in comunicazione con Roma, il che da Capri non era possibile.

Il comandante Michelagnoli — che aveva già fatto partire per Ponza le Ms 55 e 64 — mise al corrente il comandante Mimbelli della situazione, e allora questi decise di proseguire per Fiumicino con una sola delle sue motosiluranti (la Ms 54) allo scopo di sbarcare e raggiungere Roma per prendere contatto colle Autorità centrali, mentre il cap. freg. Michelagnoli raggiunse colle altre 7 motosiluranti Ponza. Da Ponza egli proseguì subito dopo per Capri, lasciando a Ponza la Ms 64 e la Ms 35 che non erano in completa efficienza, con l'ordine di appoggiarsi alla Cv *Gru* che vi si trovava e di proseguire con essa per Palermo (V. paragrafo 12-g). La Ms 55, che nel trasferimento da Gaeta a Ponza si era allontanata dal gruppo, diresse per Portoferraio dove, messasi agli ordini dell'ammiraglio Nomis, seguì le sorti della Divisione siluranti.

Il comandante Michelagnoli giunse così a Capri con 6 motosiluranti alle 17.10 dello stesso giorno 10, ivi raggiunto dalla Ms 54 che aveva compiuto la sua missione di trasporto del cap. vasc. Mimbelli.

E' da ricordare che, quando si presentarono a Gaeta le 7 motosiluranti col cap. vasc. Mimbelli, il comandante De Martino era nel proprio ufficio con un ufficiale tedesco, col quale stava chiarendo alcune modalità della resa. Il tedesco gli disse che anche le Ms dovevano essere disarmate e consegnate; il comandante De Martino finse di emanare ordini nel senso richiesto dall'ufficiale germanico ed invece, nel comunicare al comandante Mimbelli la situazione, gli suggerì di ripartire subito con tutte le unità per evitarne la cattura.

c) *Napoli e località del golfo.*

Era Comandante in Capo del Dipartimento l'amm. sq. Ferdinando Casardi, ma non essendo Napoli piazzaforte marittima la difesa del territorio era completamente devoluta all'Esercito.

Tuttavia, data l'enorme importanza che Napoli aveva assunto dopo il 10 giugno 1940, quale principale porto capolinea del traffico con l'Africa Settentrionale, la Marina armava con personale proprio le batterie della difesa contraerea, le sistemazioni per l'annebbiamento del porto, oltre — naturalmente — tutti gli impianti e i ser-

vizi tecnici e logistici per l'attività portuale e per l'esercizio del traffico marittimo.

Napoli aveva subito nel corso del conflitto numerosi massicci bombardamenti aerei. Alla data dell'armistizio l'edificio del Comando in Capo (che doveva trasferirsi a San Vittore del Lazio, nella zona di Montecassino) era ridotto con pochi vani ancora utilizzabili; gli uffici, i magazzini e le attrezzature della Base navale e gran parte degli stabilimenti industriali privati che lavoravano per la Marina erano quasi completamente distrutti; i galleggianti affondati, il porto gravemente danneggiato ed ingombro di relitti di navi di ogni dimensione; ecc.

Se le conseguenze di una tale rovina non erano state sentite con ritmo pari a quello con cui la rovina cresceva col susseguirsi degli attacchi aerei, ciò era dipeso dal continuo diminuire delle esigenze. Infatti nell'agosto 1943 il traffico marittimo facente capo a Napoli era ridotto quasi a zero, dopo la perdita dell'Africa Settentrionale e della Sicilia.

L'amm. Casardi rientrato a Napoli dalla riunione di Roma del 7 settembre il mattino dell'8 con l'ordine di non iniziare il trasferimento a San Vittore data l'incertezza della situazione, emanò le sue disposizioni agli organi dipendenti, ma non poté comunicare con Gaeta e colle isole a cagione delle interruzioni telefoniche provocate dai precedenti bombardamenti.

Nella stessa mattinata dell'8 gli fu segnalato l'avvicinarsi al Golfo di Salerno della forza alleata che la sera iniziò lo sbarco.

La notizia dell'armistizio provocò un senso di sollievo in tutta la città, con manifestazioni popolari di gioia.

« Nella notte, divenuta ufficiale la notizia dell'armistizio — scrisse l'amm. Casardi — si presentava nel mio ufficio, in rigida ma cortese forma ufficiale, il capitano di fregata germanico Palmgren, ufficiale di collegamento e capo di S.M. presso questo Comando in Capo, per esprimermi in tedesco che "la Germania restava ora sola a combattere e quindi la sua difesa sarebbe risultata più difficile; che egli augurava comunque al nostro Paese buona fortuna e sperava che noi non avremmo assunto un atteggiamento ostile contro i Tedeschi". Risposi nella sua lingua, ringraziandolo dell'augurio e dichiarandogli che se i Tedeschi si fossero astenuti da atti ostili verso la Nazione, nulla contro di loro sarebbe stato fatto da me e dai miei dipendenti. Parole inutili. Ho saputo poi che Palmgren è rimasto a Napoli fino all'ultimo giorno, e certamente egli ha diretto gli atti di distruzione di competenza della Marina [ossia quegli atti

predisposti per il caso che gli Anglo-americani avessero attaccato Napoli nella veste di nemici] ».

« Parole inutili ». Ed infatti già alle 20.40 dell'8 settembre i Tedeschi eseguivano una breve azione di fuoco contro una nostra batteria contraerea e verso le 22.00 fermavano e disarmavano presso Camaldoli alcuni marinai e soldati.

Intanto da Salerno giungevano notizie sulle azioni svolte di sorpresa da truppe germaniche, dislocate a tergo di quelle che erano impegnate a contrastare gli sbarchi alleati a sud di Salerno, per sopraffare i nostri presidi e le difese, per occupare il porto di Salerno (fatto poi da loro saltare), per interrompere collegamenti telegrafici e telefonici, per saccheggiare.

Queste azioni si estesero in una quasi completa simultaneità su tutto il territorio di giurisdizione del Dipartimento di Napoli non ancora perduto, e cioè da Salerno a Civitavecchia, senza che le Grandi Unità dell'Esercito potessero intervenire in modo efficace, sia per il disorientamento psicologico e operativo determinato dal rovesciamento della alleanza, sia per la fiducia in una rapida avanzata delle forze alleate sbarcate presso Salerno: tutto ciò, nonostante che gli Alti Comandi si fossero prontamente adeguati alla nuova situazione, impartendo le direttive e gli ordini per la più energica resistenza ai Tedeschi.

Nei giorni 9 e 10 i servizi della Marina andarono funzionando con difficoltà crescenti e con efficienza in continua diminuzione.

Alle 10.25 del 9 risultarono interrotte anche le comunicazioni con Roma: ma il Comando in Capo, attraverso la radio, poté tenersi abbastanza bene al corrente di quanto succedeva in mare e in terra e ricevere le disposizioni emanate da Supermarina sia da Roma sia da Brindisi. Tuttavia la sera del 9 era ancora in funzione il cavo telefonico con Ventotene, che informò della presenza nelle Isole Pontine di truppe americane.

Il 9 una grave iattura fu evitata convincendo la Marina germanica tramite il comandante Palmgren a non fare esplodere il deposito munizioni che questa aveva al molo Razza di fronte a Piazza Municipio, ma a gettarle in mare.

Il 10 si ebbero episodi di resistenza armata opposta da nuclei di marinai di guardia a vari impianti. Tra questi episodi vanno ricordati quello verificatosi poco dopo le ore 17.00 sotto l'edificio del Comando in Capo e quello, contemporaneo, nella vicina zona della Base navale. Entrambi furono provocati da soldati germanici, che passando su di un camion lanciarono bombe a mano e spararono

con mitragliatrici senza altro scopo apparente che quello d'intimire o di provocare. Si accesero due combattimenti, durati circa un'ora, nei quali in aiuto ai marinai intervennero anche soldati e civili: i Tedeschi si asserragliarono nei magazzini sotto il vicino palazzo reale fino a che non furono costretti ad arrendersi, lasciando in nostre mani 20 prigionieri. Morirono il capo furiere Royer del Comando in Capo, due marinai della Base navale e due Tedeschi. Si ebbero vari feriti da ambo le parti, fra i quali il capitano di fregata Lubrano comandante in 2^a della Base navale.

La sera del 10 fu annunciato l'imminente arrivo della Divisione « Goering » proveniente dal sud, e colla sua presa di possesso dell'intera città e dei sobborghi, avvenuta nella giornata dell'11, si rese praticamente impossibile il funzionamento del Comando in Capo. L'ammiraglio, coi suoi immediati collaboratori, si trasferì nel palazzo Nunziante in Vico Monteroduni offertogli dal suo capo di S.M. ai Servizi Mario Coda - Nunziante, dove rimase fino all'arrivo degli Alleati il 1^o ottobre.

Nelle prime ore dell'11 egli emanò disposizioni scritte per il funzionamento ridotto di alcuni servizi essenziali: ricezione radio e decifrazione dei messaggi; custodia di quel che restava in piedi della sede del Comando in Capo; servizio amministrativo; servizio sanitario; tutti gli ufficiali e i personali militari e civili non necessari fossero lasciati liberi, con l'ordine di ripresentarsi all'arrivo in Napoli delle truppe anglo-americane.

L'amm. Casardi così giustifica le sue decisioni: « Caduto il territorio di giurisdizione di questo Dipartimento, parte sotto gli Anglo-americani e parte sotto l'occupazione tedesca, distrutti i mezzi, saccheggiati i depositi, troncate le comunicazioni, la situazione era divenuta ormai tale [la sera del 10] da rendere impossibile il funzionamento del Comando in Capo ».

Nel pomeriggio dell'11 si presentò al cap. vasc. Guido Mengoni (comandante di Marina Napoli e della Base navale) il cap. freg. Palmgren. Disse di essere inviato dal Comando Superiore delle forze armate tedesche della zona per informare che due Divisioni corazzate germaniche in marcia verso Napoli avrebbero attraversato la città durante la notte, dirette verso sud per attaccare le truppe anglo-americane sbarcate intorno a Salerno: chiedeva che — data l'assoluta preponderanza delle truppe tedesche su quelle italiane presenti in città — queste non opponessero resistenza, allo scopo di evitare inutili distruzioni e spargimento di sangue.

Il comandante Mengoni gli rispose che la decisione non compete al Comando Marina ma al Comando territoriale dell'Esercito, il quale subito interpellato nella persona del gen. Marino (comandante della difesa del porto) aderì alla richiesta tedesca di non molestare il transito delle due Divisioni.

Durante l'occupazione tedesca del golfo di Napoli e della città, durata 20 giorni (11 - 30 settembre) la prepotenza delle truppe naziste, le vessazioni di ogni genere, le distruzioni compiute, l'istituzione del lavoro obbligatorio coi rastrellamenti degli uomini validi, furono tali che — come è ormai consegnato alla storia — provocarono la fiera rivolta della popolazione, la quale nelle memorabili giornate del 28, 29 e 30 settembre non dette tregua ai Tedeschi che si ritiravano dinanzi all'avanzata della 5^a Armata americana.

I Tedeschi, sia durante l'occupazione sia durante la ritirata, « con cura meticolosa e spietata avevano distrutto col fuoco e colle mine tutto quanto esisteva, da Salerno a Capo Miseno, che potesse avere un'importanza benché minima dal punto di vista militare, industriale o di pubblica utilità, completando in tal modo l'opera devastatrice prima operata dai bombardieri anglo-americani. La ferocia dei Tedeschi è stata tale che gli ex-nemici, attesi con ansia da tre settimane, sono salutati dalla popolazione come veri liberatori ». Così scrisse l'amm. Casardi.

Il 1° ottobre egli ritornò col suo Stato Maggiore nel devastato edificio del Comando in Capo, mentre nei giorni successivi affluirono gli ufficiali, i sottufficiali e i marinai. In quelle tre settimane essi non erano stati però abbandonati a loro stessi: due terzi erano, per fortuna, nativi della Campania e così l'ammiraglio poté, non senza gravi rischi pei suoi emissari, far loro consegnare aiuti in denaro profittando del fatto che quasi tutti i fondi di cassa esistenti avevano potuto essere messi in salvo. Altri marinai, aventi le famiglie in altre regioni, erano stati aiutati e ospitati dai compagni di Napoli e dintorni.

Di tutte le località del Dipartimento del Basso Tirreno, oltre a Civitavecchia, Gaeta e Napoli, di cui si è fin qui parlato, fu assai provata Castellammare di Stabia, ed ora merita di essere ricordato ciò che vi accadde, tralasciando di soffermarci su Salerno che fu sommersa subito dopo lo sbarco alleato e poi rapidamente liberata.

L'annuncio dell'armistizio provocò a Castellammare tra il personale destinato alle armi, sia della Marina sia dell'Esercito, un'in-

consulta — ma comprensibile — manifestazione di gioia con salve di mitragliatrici e di moschetti, subito fatta cessare dall'energico intervento degli ufficiali. Successivamente, per misura precauzionale, Marina Castellammare rinforzò la guardia armata ai due ingressi della Corderia e il Comando del Presidio rinforzò quella al Cantiere navale della Navalmeccanica.

Sul posto già si trovavano, opportunamente ripartite, cariche esplosive per la distruzione del cantiere e delle unità non trasferibili altrove nel caso di attacchi nemici. Con Marina Napoli era possibile comunicare soltanto con un radiosegnalatore sistemato nella Corderia: i collegamenti via filo erano stati tutti interrotti dagli ultimi bombardamenti aerei.

Comandante del Presidio era il colonnello dell'Esercito Olivieri e comandante di Marina il cap. vasc. Guglielmo Robba. Quest'ultimo era ammalato e il Comando del Dipartimento aveva investito delle sue attribuzioni il più anziano degli ufficiali presenti, che era il cap. corv. Domenico Baffigo designato comandante in 2^a dell'incr. legg. *Giulio Germanico* in allestimento presso la Navalmeccanica e non ancora consegnato alla Marina. La sede del Comando Marina era stata decentrata nella vicina località di Vico Equense.

A Castellammare si trovavano le seguenti unità (grafico n. 4):

Cv *Vespa* e *Lucciola*: nuovissime e in condizioni di navigare;

Il G. *Germanico*, Cv *Grillo* - *Cicala* - *Calabrone*: all'inizio dell'allestimento;

P.fo *Maddaloni* (ex francese): giunto da pochi giorni per caricare materiali;

Mz 743, 745, 792: in riparazione su uno scalo;

Vas 242, 243: in allestimento (la prima sullo scalo, la seconda appena varata).

Vi erano inoltre 4 corvette in costruzione sugli scali, un sommergibile ex francese in disarmo e poche altre unità minori.

Per ordine di Marina Napoli la *Vespa* e la *Lucciola* dovevano andare il 9 a Miseno per imbarcare presso quella polveriera le munizioni e trasferirsi poi a Portoferraio.

Ma verso la mezzanotte del giorno 8 l'A.S. 13, in navigazione da Capri a Napoli, era stata fermata da motosiluranti americane e il suo comandante (sten. vasc. Giuseppe Po) fatto prigioniero e trasbordato su una delle motosiluranti. L'A.S. 13 era stata fatta proseguire per Napoli, dopo che ne era stata inutilizzata la stazione r.t. L'episodio era avvenuto a 6 miglia da Capo Posillipo.

In seguito a ciò Marina Napoli, mentre confermò il mattino del 9 la partenza della *Vespa*, annullò quella della *Lucciola* forse perché quest'unità non aveva ancora a bordo le armi e varie apparecchiature elettriche e non sarebbe stato quindi prudente farle prendere il mare.

La *Vespa* lasciò Castellammare alle ore 10.00 e, dopo imbarcate le munizioni a Miseno, giunse alle 19.30 a Pozzuoli in seguito a un nuovo ordine di Marina Napoli. Questa corvetta la sera del 10, verso le 19.00 informò Marina Napoli che truppe germaniche avevano occupato Pozzuoli e chiese ordini. Le fu risposto di distruggere i documenti segreti, di reagire contro eventuali tentativi tedeschi d'impadronirsi dell'unità e di autoaffondarsi nel caso di imminente rischio di cattura. Ma il mattino dell'11 la corvetta venne occupata con inganno e di sorpresa dai Tedeschi, senza che l'equipaggio avesse il tempo di reagire e tanto meno di autoaffondare l'unità. Nella notte sul 19 fu rimorchiata al nord dai Tedeschi e alla fine della guerra fu trovata a fondo nel porto di Genova: dopo il ricupero fu accertato che essi l'avevano colata a picco con cariche esplosive sistemate nei locali dei motori.

Nella giornata del 9, trascorsa a Castellammare senza alcun incidente, Marina Napoli diede ordine di inutilizzare per 15 giorni tutte le unità presenti nel porto. L'ordine fu eseguito prontamente e sapientemente dai comandanti assistiti dal col. g.n. Gregorio Marini, direttore della Corderia e capo dell'ufficio tecnico di vigilanza del Cantiere. I pezzi smontati per rendere inutilizzabili le navi furono accuratamente nascosti, così da sottrarli alle eventuali ricerche dei Tedeschi ma da rimetterli a posto dopo l'arrivo degli Alleati. Infatti i Tedeschi, constatata l'impossibilità di potersi valere delle unità entro breve termine, le fecero affondare, mentre provocarono vaste distruzioni su quelle ancora sugli scali.

Il giorno 10 si ebbero le prime avvisaglie delle intenzioni aggressive dei Tedeschi:

— Il mattino alcuni soldati salirono sul piroscalo *Maddaloni* per farlo saltare quando giungessero truppe alleate. Il piroscalo avrebbe dovuto imbarcare i materiali accentrati nel cantiere per i lavori di approntamento delle unità, e trasportarli al nord: quando i Tedeschi se ne impossessarono, era già stato sabotato l'apparato motore.

— Il pomeriggio avvenne uno scontro tra un drappello di Tedeschi che aveva tentato di irrompere nel cantiere e il nostro corpo

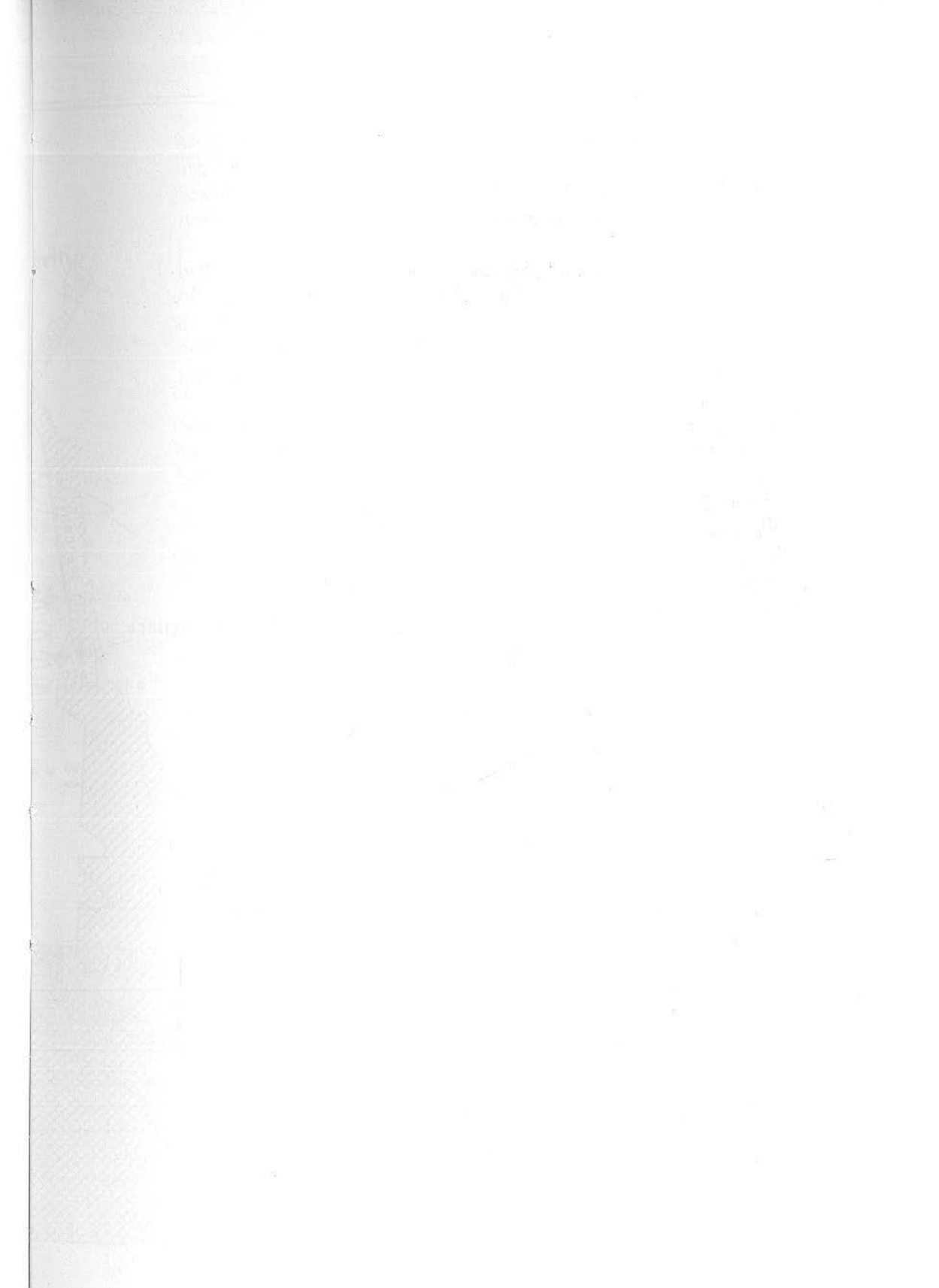


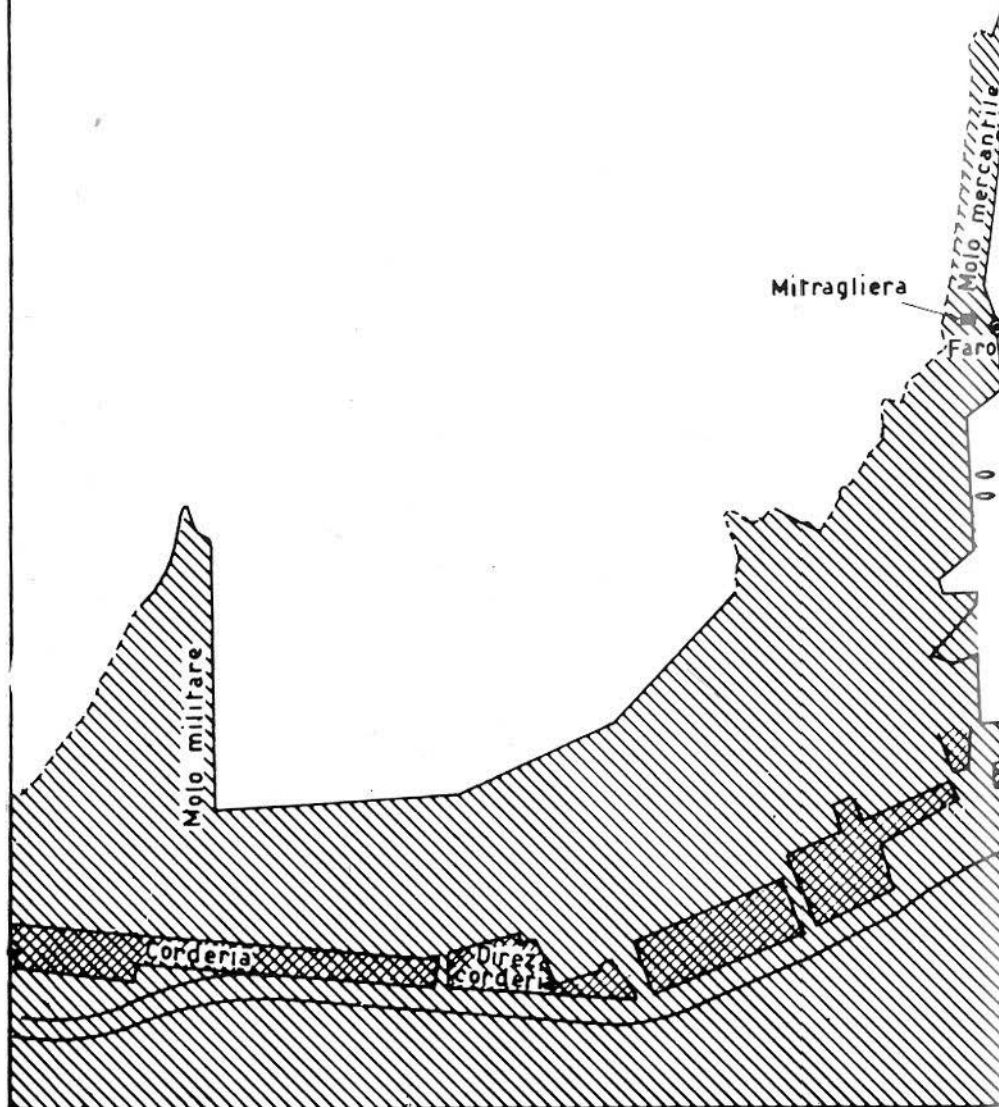
Grafico N. 4

CASTELLAMMARE DI STABIA

SITUAZIONE L'11 SETTEMBRE 1943

Balt

0 50 100 150 200 250 m



la DICAT

Germanico
Lucciola
Grillo
Cicala
Calabrone

V.A.S.

smg. ex Francese

Banchina della
Caserma Cristallina
e do Marina

P/fo Maddaloni
2^a posizione

P/fo Maddaloni
ex Pierre Claude

Pontile dei silos

Banchina della Marinella

Foniana

Postazioni
mitragliere

Molo sottoflutto

di guardia: un nostro carabiniere restò ucciso e un soldato tedesco ferito.

L'11 fu la giornata decisiva. Da mezzogiorno in poi fu un seguito di combattimenti, nei quali sia i soldati sia i marinai si distinsero per coraggio e fermezza, infliggendo notevoli perdite (subendone in misura molto minore) agli aggressori e obbligandoli a sgomberare il *Maddaloni*. Mentre si doveva tener testa ai Tedeschi due incidenti, di natura completamente diversa, interferirono sulla reazione dei nostri. L'allontanamento dalla banchina del *Maddaloni*, per evitare che fosse danneggiato o saccheggiato da malintenzionati. L'incaglio presso Pozzano di una motonave in servizio tra Napoli e Sorrento carica di passeggeri e scortata da altra motonave requisita e armata dalla Marina militare: era stata presa sotto il fuoco di batterie tedesche, che la colpirono in pieno con grande strage di passeggeri, riuscendo ad incagliarsi prima di andare a picco. La motonave requisita, salvati i superstiti, li portò a Castellammare mentre erano in corso i combattimenti, che si accesero più vivaci per il desiderio dei nostri di vendicare quelle vittime innocenti.

Alle 19.30 si presentarono davanti al cantiere due ufficiali germanici, accompagnati da un ufficiale dell'Esercito e da due civili che sventolando una bandiera bianca chiedevano di parlamentare per far cessare la resistenza, come già avevano ottenuto dal comandante del Presidio.

Il cap. corv. Michelangelo Flaman (comandante della *Lucciola*, che agli ordini del comandante Baffigo aveva in modo particolare diretta la reazione del personale delle navi) li indirizzò dal comandante Baffigo, il quale — in analogia a quanto aveva già deciso il col. Olivieri — diede alle 20.15 l'ordine di cessare la resistenza. Prolungarla coi soli marinai, ormai a corto di munizioni, contro soverchianti forze bene armate che circondavano il cantiere e il porto, sarebbe stato un inutile sacrificio di vite umane.

Il personale si riunì ordinatamente alla porta del cantiere e fu lasciato libero dopo che ebbe deposte le armi. Anch'esso, come quello di Napoli, fu assistito per quanto possibile dal Comando che era a Vico Equense e con mille astuzie poté svolgere l'attività assistenziale.

Invece il col. Olivieri col suo aiutante maggiore capitano Ripamonti e il comandante Baffigo col ten. g.n. c. Ugo Molino della Corderia furono portati a Napoli su automezzi tedeschi e fucilati dopo pochi giorni, quali responsabili — secondo il giudizio dei Tedeschi — della reazione opposta dal Presidio, dal personale a terra

e da quello a bordo della Marina. I Tedeschi intesero così vendicarsi dei morti che il valoroso comportamento dei nostri aveva provocato nelle loro file.

21° GLI AVVENIMENTI IN SARDEGNA E IN CORSICA.

a) *Situazione generale ed eventi complessivi.*

Le vicende verificatesi in queste due isole sono legate fra loro, perché in Corsica si trasferirono col consenso del Comando Militare della Sardegna (gen. di c.a. Basso) tutte le truppe tedesche dislocate in quest'ultima isola. Faremo un quadro sintetico dell'insieme delle operazioni, che portarono alla cacciata dei Tedeschi dalla Corsica ai primi di ottobre, e poi ci soffermeremo sugli eventi di particolare interesse per la Marina.

Comandanti delle Forze Armate in Sardegna e in Corsica erano rispettivamente i generali di corpo d'armata Antonio Basso e Giovanni Magli. A capo dei due Comandi M.M. erano l'amm. div. Bruno Brivonesi con sede a La Maddalena e l'amm. div. Gaetano Catalano Gonzaga di Cirella con sede in una villa nei pressi di Bastia.

In Sardegna si trovavano circa 128 mila uomini, ripartiti fra: quattro Divisioni mobili (di cui la « Nembo » di paracadutisti); tre Divisioni e due Brigate costiere; reparti alla diretta dipendenza del Comando delle Forze Armate.

In Corsica gli uomini agli ordini del gen. Magli (che risiedeva a Corte) erano circa 80 mila, ripartiti fra: le due Divisioni « Friuli » e « Cremona »; due Divisioni costiere; reparti di bersaglieri, granatieri, alpini, artiglieri, genieri e servizi vari. La « Friuli » era dislocata nel nord dell'isola; la « Cremona » nel sud; al centro c'era un raggruppamento celere di bersaglieri.

Le truppe tedesche in Sardegna, agli ordini del gen. Lungenhausen, assommavano a circa 15 mila uomini, comprendenti la 90ª Divisione corazzata e reparti vari sparsi in varie località per servizi prevalentemente tecnico-logistici.

Le truppe tedesche in Corsica, agli ordini del gen. Von Senger, assommavano a circa 6000 uomini, comprendenti la Brigata corazzata *Reichsführer*, dislocata in una zona centrale, e reparti ausiliari.

Queste forze tedesche erano destinate ad affiancare quelle italiane con un piano comune di difesa nel caso di sbarchi anglo-americani prima dell'avvenuto armistizio.

L'apporto delle truppe germaniche era molto maggiore di quello che si potrebbe ritenere in base alla relatività numerica colle forze italiane, giacché le superavano di gran lunga per mobilità e per armamento.

La sera dell'8 settembre il gen. Lungerhausen chiese che le sue truppe fossero lasciate libere di trasferirsi in Corsica, donde intendevano passare in continente: la richiesta fu accolta. Il gen. Basso ordinò perciò il 9 mattina all'amm. Brivonesi di non ostacolare in alcun modo il traghetto della Divisione tedesca e dei reparti minori attraverso lo Stretto di Bonifacio.

Il traghetto cominciò lo stesso giorno 9 per qualche elemento minore, ma il vero e proprio trasferimento in Corsica delle forze tedesche fu compiuto tra la mattina dell'11 e la sera del 17 settembre. Furono impiegate allo scopo alcune motozattere e unità minori tedesche, che erano già a La Maddalena, e molte altre motozattere che vi affluirono per accelerare il traghetto dai due punti d'imbarco principali di Palau e di Santa Teresa di Gallura. Purtroppo alla 90ª Divisione germanica si unì uno dei battaglioni della Divisione « Nembo », che aveva fatto causa comune coi Tedeschi.

Col trasferimento in Corsica della 90ª Divisione tedesca e degli altri reparti germanici il gen. Magli dovette far buon viso a cattiva sorte, giacché si trovò in breve volgere di tempo a dover fronteggiare un numero di soldati germanici quadruplo di quello fino allora presente nell'isola.

Egli diramò la sera dell'8 settembre l'ordine di cessare le ostilità contro le truppe alleate e di reagire contro qualsiasi attacco, da qualunque parte provenisse. Egli precisa in una sua Memoria: « Poiché la Corsica era territorio straniero considerato non di conquista, ma di occupazione per la sicurezza delle operazioni militari nel Mediterraneo, e sarebbe quindi rientrato automaticamente nell'orbita del Governo di De Gaulle, fu disposta la liberazione dei condannati politici e degli internati per motivi razziali, e venne altresì comunicato a tutti i Comandi che l'ordine pubblico si dovesse mantenere in pieno accordo colle Autorità francesi, intervenendo peraltro decisamente e senza debolezze ove mai da parte di civili si fosse fatto uso delle armi ».

Per quanto concerneva i Tedeschi, il gen. Magli, rimanendo in attesa d'ordini, dispose che non fossero prese iniziative, le quali potessero servire loro di pretesto per compiere atti aggressivi.

Ma questi nella notte dall'8 al 9 settembre attaccarono proditoriamente il porto di Bastia e le navi che vi si trovavano. Il mat-

tino del 9, per la pronta reazione dei soldati e dei marinai italiani, la situazione era ristabilita con 160 morti e molti feriti tedeschi, 5 morti e 51 feriti italiani a terra, 80 tra morti, feriti e dispersi a bordo delle unità in porto, quasi tutti appartenenti alla Tp *Ardito*.

Fallito il colpo di mano, il gen. Von Senger, il ten. vasc. Guntel e un altro ufficiale tedesco si presentarono rispettivamente al generale Magli, all'amm. Catalano e al gen. Stivala (comandante della difesa di Bastia) per deplorare l'incidente *avvenuto a loro insaputa* (!) e per professare i loro sentimenti di lealtà.

Nella giornata del 9 il grosso della Brigata *Reichsführer* si trasferiva improvvisamente nella zona di Bonifacio per garantire l'indisturbato affluire delle truppe dalla Sardegna, mentre altri suoi reparti si disponevano intorno a Bastia.

Qua a là intanto cominciarono subito incidenti provocati dalla prepotenza delle truppe naziste.

Il gen. Magli, per quanto non avesse ancora ordini precisi salvo la direttiva generica di reagire ad attacchi di qualsiasi provenienza, venne allora nella determinazione di attaccare le truppe tedesche, che, senza provocazione, avevano compiuto atti ostili: pensò di valersi della collaborazione dei patrioti corsi. Il giorno 10 prese concreti accordi col loro comandante Colonna d'Istria, che era un ufficiale della gendarmeria, distribuendo ai patrioti le armi che erano state loro paracadutate dagli Alleati nel precedente periodo e che, da noi in buona parte rastrellate, erano rimaste conservate nei magazzini militari italiani.

Durante le ostilità, iniziate il giorno 12 (cioè il giorno dopo l'arrivo dell'ordine superiore — da noi già più volte citato — di considerare i Tedeschi come nemici), i patrioti compirono vari atti di sabotaggio e diedero utili informazioni ai Comandi italiani.

Le operazioni durarono fino al 4 ottobre, giorno in cui le ultime truppe germaniche furono cacciate dalla Corsica, imbarcandosi a Bastia e trasferendosi nel continente, come quelle che nei giorni precedenti avevano evacuato l'isola a mano a mano che — sotto la pressione dei nostri — erano state costrette ad imbarcarsi.

Il giorno 11 il gen. Magli aveva fatto iniziare i movimenti intesi a spostare le truppe italiane, che si trovavano schierate in base al preesistente concetto di opporsi a sbarchi anglo-americani, in modo da poter agire contro le forze germaniche. Questi movimenti avrebbero dovuto essere ultimati entro la sera del giorno 12, portando alla costituzione di tre masse principali: una al sud (Div. « Cremona »),

fronte verso Bonifacio; una al centro (Div. costiere riunite) come massa di manovra; una al nord intorno a Bastia (Div. « Friuli »). Le forze italiane, così ripartite, avrebbero dovuto iniziare subito gli attacchi contro quelle del nuovo avversario.

Senonché i Tedeschi, provenienti in forze dalla Sardegna, avevano subito iniziato la marcia verso nord con colonne motorizzate lungo la costa orientale: obiettivo Bastia, dove intendevano costituire la base d'imbarco per il trasferimento nella penisola italiana.

Dopo accaniti combattimenti (di cui il più importante avvenne a Casamozza), nei quali le nostre forze non poterono avere ragione dei carri armati « Panter » coi modesti pezzi anticarro da 47 mm, di cui erano dotate, i Tedeschi riuscirono a occupare Bastia la sera del giorno 13, nonostante interruzioni stradali eseguite dalle nostre truppe. Al sud, invece, un loro tentativo d'impadronirsi di Portovechio fu nettamente stroncato.

Intanto il 13 era sbarcato ad Ajaccio un primo reparto di truppe francesi, seguito il giorno dopo da un battaglione di paracadutisti: in totale circa 800 uomini. In breve arrivarono altri tre battaglioni di truppe di colore e un reparto d'assalto americano. Il tutto al comando del gen. Martin, mentre altro generale, il Mollard, giungeva colla designazione di governatore militare dell'isola; entrambi erano generali gaullisti.

Fu stabilito il piano d'azione comune tra le forze alleate e quelle italiane. Fino alla fine di settembre, tuttavia, soltanto queste ultime continuarono a combattere intensamente contro i Tedeschi, in attesa che quelle alleate si portassero nelle posizioni previste per le operazioni conclusive.

Queste si svolsero tra il mattino del 1° e il mattino del 4 ottobre, quando alle 09.30 un reparto di bersaglieri entrò per primo in Bastia, lasciando poi a truppe francesi la soddisfazione di occupare interamente la città, come era già stato convenuto fra i Comandi.

Nel complesso delle operazioni le perdite italiane — tra morti, feriti e dispersi — furono di 2954 uomini, contro circa 4000 germanici. A queste perdite vanno aggiunte quelle dei reparti franco-americani.

Vale la pena di ricordare che durante il ciclo operativo, per tre volte i Tedeschi tentarono di influire sull'animo del gen. Magli: il 12 settembre con una lettera del maresciallo Kesselring, il 17 e il 22 settembre con messaggi ricattatori del gen. Von Senger.

b) *Vicende concernenti la Marina in Sardegna.*

In Sardegna la sola zona, che si trovò coinvolta nelle operazioni, fu quella della Maddalena che si trovava sulla via percorsa dalla 90^a Divisione germanica per passare in Corsica.

L'amm. Brivonesi ebbe notizia dell'armistizio scendendo alle 20.15 dell'8 settembre dall'idrovolante, col quale era venuto da Roma dopo la riunione degli ammiragli presso il Ministro de Courten.

Poco dopo gli si presentò il comandante tedesco Uneus, che era sottocapo di S.M. di Marisardegna per le relazioni colla Marina germanica, e gli chiese se aveva notizie sui termini dell'armistizio. L'ammiraglio gli rispose la verità, e cioè che non ne aveva nessuna. Il comandante Uneus lo informò che, data l'incerta situazione, avrebbe fatto iniziare nella notte i movimenti necessari per lo sgombero dei reparti germanici presenti a La Maddalena.

C'erano colà notevoli aliquote di truppe tedesche, distribuite in numerose località dell'arcipelago e della costa prospiciente. Noi vi avevamo due battaglioni costieri, disseminati lungo le spiagge, e quale massa di manovra avrebbe dovuto arrivare il 9 settembre un altro battaglione. Le batterie erano quasi tutte armate dalla Milizia Marittima e col personale della Marina erano stati costituiti di recente — per far fronte ad ogni evenienza — reparti, le cui armi giunsero proprio l'8 settembre, dando urgente inizio alla distribuzione che fu ultimata il 9 mattina (1).

Presenti negli ancoraggi e nei posti di ormeggio la sera dell'8 settembre erano le seguenti unità:

— italiane: Cv *Danaide* e *Minerva* - Smg *Corridoni* - nave appoggio *Pacinotti* - No *Sorrento* - sei motozattere - navi sussidiarie minori di vario tipo;

— tedesche: quattro motozattere - una motosilurante - due dragamine - due motobarconi.

L'ordine, avuto dal gen. Basso di non interferire sull'esodo dei Tedeschi dalla Sardegna, mise l'amm. Brivonesi in imbarazzo perché da Roma aveva ricevuto il mattino del 9 un riassunto delle clausole dell'armistizio, nel quale era detto che l'Italia avrebbe dovuto far « ogni sforzo per sottrarre mezzi bellici ai Tedeschi »: ma, da buon soldato, decise di obbedire agli ordini del gen. Basso. Poco

(1) Le armi per questi reparti di marinai erano state una prima volta spedite tre mesi prima, ma il 6 luglio 1943 il piroscafo *Tripoli*, che le trasportava, era stato affondato durante la traversata da un sommergibile inglese poco a sud della Capraia.

prima gli era stato preannunciato l'arrivo della Squadra da battaglia per le ore 14.00, alla quale avrebbe dovuto comunicare di proseguire per Bona.

Quanto alle unità tedesche presenti, egli tuttavia dispose che fossero sorvegliate e che le due corvette si ancorassero nella rada di La Maddalena tenendosi pronte a intervenire qualora esse avessero tentato di partire o di compiere movimenti sospetti. Allo stesso scopo diede disposizioni alla batterie perché agissero *qualora ordinato*.

Alle 11.45 del 9 l'amm. Brivonesi riunì al Circolo di marina, poco lontano dalla sede del Comando; tutti gli ufficiali per orientarli sulla situazione e sui doveri che essa imponeva in base al principio dell'obbedienza al Governo legittimo.

Era appena tornato in ufficio, quando alle 12.25 l'edificio del Comando fu circondato e occupato da plotoni germanici, mentre egli stava parlando coll'amm. Aristotele Bona (preposto ai servizi della Piazzaforte) e coi Capiservizio. Il comandante Uneus gli si ripresentò, annunciandogli che nello stesso momento altri reparti tedeschi stavano occupando la sede protetta del Comando, la Stazione r.t. dell'isola Chiesa (tra le isole di La Maddalena e di Santo Stefano), il semaforo di Guardia Vecchia, i Comandi D.I.C.A.T. e F.A.M., il Commissariato e il Circolo. A domanda dell'ammiraglio il comandante Uneus giustificò tali colpi di mano, sia come conseguenza del « tradimento » del Governo italiano ai danni della Germania, sia come necessità per garantire l'indisturbato esodo delle truppe dalla Sardegna verso la Corsica.

Le occupazioni avevano però provocato la reazione italiana, con azioni di fuoco il cui rumore era stato udito dall'ammiraglio e dall'Uneus, mentre discutevano: fu poi constatato che c'erano stati 2 morti e 9 feriti fra i nostri uomini, e 4 morti e vari feriti fra i Tedeschi.

Dopo che l'amm. Brivonesi ebbe assicurato di non ostacolare il transito della 90ª Divisione, nonostante la proditoria azione di forza compiuta dagli uomini alla dipendenza di Uneus, e dopo l'assicurazione di quest'ultimo di non procedere ad ulteriori occupazioni, entrambi diedero gli ordini per far cessare il fuoco. Intanto un ufficiale dello stato maggiore del gen. Basso, che si trovava presente, riusciva a comunicargli l'avvenuta azione germanica (1).

(1) Si è potuto poi appurare che uno dei moventi dell'arbitraria occupazione tedesca era stata la diffidenza verso l'amm. Brivonesi, provocata dal fatto che Uneus aveva creduto che l'ammiraglio avesse mentito quando, tor-

Ottenuta la cessazione del fuoco, l'amm. Brivonesi disse all'Uneus di voler informare dell'accaduto Supermarina. Uneus aderì senz'altro e l'ammiraglio, messosi in collegamento per telescrivente — dalla sede protetta — coll'ammiraglio Sansonetti, gli illustrò la situazione generale e locale, e lo pregò di « informare subito Bergamini »: questo importante accenno non fu rilevato, con meraviglia dell'ammiraglio, da Uneus che era presente alla trasmissione.

L'amm. Sansonetti, a questo proposito, scrisse nella sua relazione: « Feci allora immediatamente radiotelegrafare alla *Roma* di invertire la rotta e di procedere senz'altro per Bona ». Riferendosi poi al punto della comunicazione di Brivonesi, in cui questi gli diceva dell'ordine del gen. Basso di lasciare transitare indisturbate le truppe germaniche dirette in Corsica, l'amm. Sansonetti così si esprime: « ... e poiché sapevo inoltre che fra le condizioni di armistizio c'era lo sgombero della Corsica da parte nostra, ritenni che fosse più conveniente liberare la Sardegna. D'altra parte sapevo che favorire l'esodo poteva essere interpretato come un'infrazione ai patti dell'armistizio e feci allora all'amm. Brivonesi una comunicazione di questo tenore: "Non ho facoltà di prendere l'impegno richiesto [cioè di non interferire nel transito dei Tedeschi attraverso lo Stretto di Bonifacio]. Potete però regolarvi secondo situazione locale. Vi informo che non saranno inviate nostre unità da guerra nello Stretto di Bonifacio". Ciò significava, in sostanza, che si autorizzava il Comando M.M. in Sardegna a lasciar passare liberamente i Tedeschi e ad accertare l'impegno di reciprocità [cioè che essi non avrebbero commesso atti di ostilità]. Così avvenne di fatto. Tuttavia non revocai l'ordine già dato al *Vivaldi* e al *Da Noli* di distruggere tutte le unità tedesche che avessero incontrate nell'attraversare l'Estuario per raggiungere la Squadra » (1).

nando da Roma, gli aveva detto che era all'oscuro delle trattative per l'armistizio. E' stato appurato inoltre che l'operazione era stata predisposta e studiata da tempo dal colonnello Ranke, conoscitore dell'arcipelago maddalenino per averlo visitato prima dell'8 settembre 1943 con lo scopo dichiarato di coordinare la difesa italiana con quella tedesca della Sardegna settentrionale. Da lui infatti dipendevano i reparti, sbarcati di sorpresa il 9 mattina a rinforzo di quelli sul posto agli ordini di Uneus. Proprio contro alcuni dei natanti, che da Palau trasportavano a La Maddalena i soldati germanici per il colpo di forza, era stato cominciato il fuoco dalle batterie del F.A.M.

(1) La conseguente azione, già descritta nel paragrafo 8, ebbe ripercussioni poco favorevoli a La Maddalena, poiché i Tedeschi attribuirono alla Marina intenzioni aggressive in contrasto coll'atteggiamento del Comando delle Forze Armate in Sardegna.

Sempre stando nella sede protetta, l'ammiraglio e il comandante Uneus vennero ad un accordo, che l'ammiraglio comunicò al gen. Basso e a Supermarina: « Mi impegno di non compiere atti ostili contro le truppe tedesche che si trasferiscono dalla Sardegna alla Corsica a condizione che il Comando tedesco mantenga invariate le occupazioni già effettuate e non attacchi nessuna caserma, deposito munizioni, batteria, impianti, ecc. Reciprocamente le truppe italiane non attaccheranno distaccamenti tedeschi e tutto quanto è già stato occupato. Il Comando tedesco permette l'uscita indisturbata degli idrovolanti e dei sommergibili ».

Uscito dalla sede protetta, l'ammiraglio constatò che le Cv *Danaide* e *Minerva* non erano più nella rada, nei punti da lui ordinati. Che cos'era avvenuto?

Le due corvette poco dopo le ore 9 si erano ancorate nei punti indicati. Alle 12.10 era giunto sulla *Danaide* (ten. vasc. Fabiani) il capitano di fregata Corvetti (già nominato nel paragrafo 8) coll'ordine dell'ammiraglio di « sparare solo se attaccati e stare pronti a impedire l'uscita da La Maddalena a motozattere tedesche che sono in porto, qualora ciò venga ordinato dal Comando Marina con un telegramma convenzionale ».

Poco dopo da bordo della *Danaide* era stato notato quel movimento di galleggianti a motore tedeschi che da Palau portavano i nuclei di soldati destinati ad eseguire la sorpresa contro la sede del Comando M.M. Il comandante Corvetti si era precipitato nel motoscafo, sperando di arrivare in tempo ad avvertire l'ammiraglio che si avvicinavano natanti con probabili intenzioni ostili. Ma erano arrivati prima i Tedeschi ed egli era ritornato sulla corvetta, dopo aver assistito impotente alla rapida occupazione del Comando. Nessuna azione di fuoco, che potesse giustificare l'intervento delle due corvette colle armi subito puntate verso la zona dell'azione. Persistendo l'apparente calma a terra, il capitano di fregata Corvetti decise di partire colle due unità e alle 12.40 telegrafò a Supermarina, poco dopo aver messo in moto: « Truppe tedesche occupato Marina La Maddalena alt Non dico non udiamo sparare ». Alle 13.03 ripeté: « Truppe tedesche senza azione fuoco occupato Marina La Maddalena et probabilmente hanno preso cifrari alt Qualche batteria locale probabilmente occupata alt Dirigo incontrare gruppo *Fortunale* alt Chiedo ordini » (1). Ebbe ordine di raggiungere Portoferraio, unendosi alla Divisione siluranti dell'amm. Nomis di Pollone.

(1) La torp. *Fortunale* era partita da Pozzuoli per La Spezia, insieme col-

Alle 13.35 anche il smg *Corridoni* lasciò indisturbato l'ormeggio, dirigendo per Portoferraio (dove andò a Palermo colla Divisione siluranti).

Il mattino del 10 una nostra batteria sparò per errore contro un natante tedesco che si recava da La Maddalena a Palau, affondandolo. Vi si trovava proprio il comandante Uneus che, rimasto illeso, si salvò a nuoto. L'incidente — per quanto chiarito — non contribuì certo a diminuire la tensione degli animi dei Tedeschi, né di quelli degli Italiani esasperati dalla limitazione di libertà inflitta ai nostri ammiragli (Brivonesi e Bona). L'amm. Brivonesi allora, sia per rendersi conto della situazione sia per cercare di calmare gli animi, fece un giro d'ispezione accompagnato da ufficiali tedeschi. Venne così a sapere che i Tedeschi non erano riusciti a raggiungere il recinto della Base navale (a levante dell'abitato di La Maddalena e del Comando) e che Caprera era in salda mano del cap. freg. Ermanno Sollazzo, suo sottocapo di S.M., di cui egli non aveva più notizia perché era riuscito a fuggire dal Comando il giorno prima ed era corso a Caprera per farne un centro di minaccia alle spalle dei Tedeschi, colle numerose batterie che si trovavano nell'isola. E i Tedeschi infatti non tentarono mai di attaccarla, per quanto preoccupati che il comandante Sollazzo potesse prendere iniziative in contrasto colle direttive che l'ammiraglio avrebbe potuto dargli.

Nel pomeriggio del 10 il comandante Uneus fu sostituito dal colonnello Almers e inviato a Palau a dirigere il traffico dei natanti colla Corsica.

Il nuovo venuto fece vane pressioni sull'amm. Brivonesi per ottenere in via pacifica nuovi vantaggi e la sera del 10 gli disse che aveva notizie di un probabile colpo di mano notturno dei nostri contro i suoi uomini; al che gli fu risposto che erano state prese le misure per evitarlo. Ed infatti nulla accadde durante la notte.

Alle 14 del giorno 11 arrivò al Comando M.M. — preannunciato dal giorno prima — il gen. Lungerhausen, accompagnato da un ufficiale - interprete del gen. Basso. Egli chiese all'ammiraglio, oltre alla conferma delle sue intenzioni pacifiche, come si sarebbe regolato nel caso si fossero presentate unità anglo-americane. Ne

le torp. *Calliope* e *Fabrizi*, alle 19.30 dell'8 settembre. Sopravvenuto l'armistizio, alle 12.30 del 9 ebbe ordine da Supermarina di dirottare per La Maddalena e poche ore dopo per Portoferraio, dove giunse con le due corvette e le altre due torp. che la seguivano.

ebbe in risposta che, in base all'avvenuto armistizio, nessun intervento italiano sarebbe stato concepibile. Il generale tedesco replicò che era costretto a chiedere la cessione di sei batterie antinave dell'Estuario e l'allontanamento del personale italiano da tutte le altre batterie, per evitare sorprese; chiese inoltre di garantire con truppe germaniche la sicurezza delle banchine d'imbarco della 90ª Divisione. L'ammiraglio gli rispose di non poter aderire alla richiesta senza esserne autorizzato dal gen. Basso. Al che il tedesco minacciò di usare la forza con tutti i mezzi a sua disposizione, qualora il gen. Basso non avesse consentito; poi lasciò La Maddalena. Il generale Basso, informato per telescrivente della questione, rispose alle ore 6 del 12 settembre che consentiva l'occupazione tedesca di due piccoli tratti del porto per radunarvi le truppe destinate in Corsica e la postazione di batterie tedesche per azioni contro eventuali attacchi anglo-americani, ma che non consentiva né cessione di batterie italiane né allontanamento dei nostri artiglieri; aggiungeva che respingeva le minacce tedesche ricordando al « generale tedesco il suo impegno personale di ieri di non mai aprire il fuoco contro elementi italiani se non dopo essere stato fatto oggetto di nostro fuoco ».

La risposta del gen. Basso fu comunicata dall'ammiraglio al colonnello Almers alle ore 15 del 12, quando questi si decise a presentarsi all'ammiraglio. Egli tuttavia continuò ad insistere nelle richieste del generale. Alle 16, mentre continuava la discussione, giunse all'ammiraglio la notizia che un ufficiale tedesco si era presentato alla batteria di Monte Altura, domandando di occuparla. Egli allora, in presenza di Almers, ordinò al comandante della batteria di continuare ad astenersi dall'impiegarla contro il traffico marittimo germanico, ma di non permettere alcuna occupazione; pregò Almers di disporre a sua volta in conseguenza, per evitare che una azione di forza contro Monte Altura degenerasse in un combattimento generale.

L'Almers uscì subito dall'ufficio dell'ammiraglio e diede alcuni ordini ai militari tedeschi, che erano sempre di guardia all'edificio del Comando. Poco dopo l'amm. Brivonesi e l'amm. Bona furono invitati a recarsi nei loro alloggi, dove rimasero piantonati da sentinelle tedesche, mentre gli altri ufficiali presenti nell'edificio furono bloccati sul posto e sorvegliati a vista; contemporaneamente furono invasi tutti i locali e asportati tutti i telefoni.

Alla richiesta di spiegazioni per il suo proditorio e indegno comportamento, l'Almers non desistette dal suo atteggiamento. Il

matino dopo l'ammiraglio gli indirizzò una vibrata lettera di protesta, chiedendogli di portarla a conoscenza dei generali Lungershausen e Basso. Metteva inoltre in guardia il tedesco contro le gravissime conseguenze del sequestro da lui compiuto delle persone degli ammiragli e degli ufficiali del Comando, sia perché egli era stato messo in condizioni di non poter più controllare la situazione, sia perché la notizia del sequestro avrebbe certamente esasperato gli animi dei soldati e dei marinai della Piazza.

Alle 9.30 del giorno 13, mentre l'amm. Brivonesi stava scrivendo la sua protesta, udì un intenso cannoneggiamento proveniente da ogni direzione, seguito poco dopo da un fuoco di mitragliere e di fucileria in ogni zona della città e della base navale.

Gli si presentò subito il colonnello Almers, pregandolo d'intervenire per por termine al grave nuovo incidente. L'ammiraglio pretese prima che leggesse la sua protesta e poi, cedendo alle sue insistenze, acconsentì di andare con lui al semaforo di Guardia Vecchia (che era nelle mani tedesche) per avere una visione panoramica di quello che stava succedendo.

Alle 10.15 l'ammiraglio, stando al semaforo col colonnello, gli propose di far cessare i combattimenti sulla base del ripristino delle posizioni di partenza e dello scambio degli eventuali prigionieri: egli era preoccupato che, anche se momentaneamente noi avessimo trionfato, un'immane dura rappresaglia sarebbe stata fatta dalla 90ª Divisione che stava riunita a breve distanza per continuare il traghetto verso la Corsica. Da parte sua l'Almers era preoccupato per l'esito del combattimento e per l'interruzione determinatasi nel traffico colla Corsica.

La cessazione del tiro delle batterie fu ottenuta abbastanza presto; ma gli scontri fra i reparti delle « fanterie » non si poterono far calmare che verso le 15.30.

Recatosi allora l'ammiraglio, insieme col colonnello Almers, verso la caserma della Marina, dove gli animi erano ancora eccitatissimi, e poi verso la Base navale, la sua automobile fu circondata dai marinai armati che, sdegnati per il sequestro dei loro ammiragli, non intendevano di smettere l'azione contro i Tedeschi finché non avessero ottenuto la liberazione dei loro Capi.

In breve, l'azione di persuasione verso i marinai si protrasse fino al giorno successivo, quando essi si convinsero a restituire i numerosi prigionieri che avevano fatti, dopo che l'Almers aveva accettato due condizioni:

— ridare completa libertà agli ammiragli e a tutti gli ufficiali del Comando, ripristinando le linee telefoniche e telegrafiche;

— togliere la guardia tedesca agli edifici del Comando e sostituirla con una guardia di marinai italiani.

Ecco quel che era accaduto.

Nella mattinata del 13 un gruppo di soldati tedeschi si era impossessato di una nostra motozattera e l'aveva portata a Palau. Informata subito del fatto, la batteria di Punta Tegge aveva aperto il tiro contro la motozattera; dalla costa sarda alcune batterie tedesche avevano allora risposto ed in breve il fuoco era divenuto generale. I soldati e i marinai, che erano già preavvisati di tenersi pronti ad agire nel caso in cui si fosse prodotto qualche incidente, erano usciti dagli stabili in cui si trovavano (caserma, impianti della base, commissariato, ecc.) ed avevano cominciato ad avanzare, fermamente decisi a liberare i loro ammiragli e a cacciare i Tedeschi da La Maddalena.

Alla loro testa si era messo il cap. vasc. Carlo Avegno, comandante della Base, che trovò morte gloriosa (medaglia d'oro alla memoria) insieme col sottotenente di fanteria Rinaldo Veronesi (medaglia di bronzo alla memoria) durante i molteplici scontri prolungatisi per circa 4 ore. Gli ultimi reparti di marinai indottisi soltanto il giorno 14 a calmare la loro esasperazione furono perciò quelli della Base che volevano vendicare ad ogni costo la morte del loro comandante.

Naturalmente l'atteggiamento minaccioso di questi marinai tenne in sospetto il col. Almers finché non si vide restituiti i prigionieri, tanto più che il mattino del 14 avevano decollato di loro iniziativa — senza esserne autorizzati dall'ammiraglio — gli idrovolanti Ro. 43 dei reparti aerei della Squadra navale, che erano stati inviati a La Maddalena il giorno 9 in previsione dell'approdo delle navi negli ancoraggi dell'arcipelago.

Calmati gli animi, il pomeriggio del 14 poté essere tenuta una riunione per definire gli accordi atti ad impedire il rinnovarsi di incidenti di vasta portata come quello del giorno innanzi. Alla fine della riunione il col. Almers annunciò che era stato destinato ad altro incarico e che avrebbe dovuto lasciare subito La Maddalena, dando le consegne ad un capitano presente alla riunione. Il gen. Lunderhausen — si seppe poi — aveva severamente giudicato il colonnello, che col suo comportamento aveva provocato la reazione italiana.

Il 15 mattina si svolsero i funerali dei caduti italiani e tedeschi: rispettivamente 24 e 8. I feriti della giornata del 13 erano stati 46 italiani, 24 tedeschi (1).

Subito dopo i funerali l'ultimo distaccamento tedesco lasciò La Maddalena, essendo ultimato l'imbarco delle truppe germaniche a Palau, e la sera partì anche il capitano più sopra accennato. Continuò fino alla sera del 17 l'imbarco dei Tedeschi a Santa Teresa di Gallura località fuori dalla zona dell'Estuario.

Così pure entro la stessa sera lasciarono La Maddalena gli ultimi galleggianti tedeschi, insieme col comandante Uneus che prima di andarsene si era presentato all'ammiraglio per congedarsi.

Il giorno 18 l'amm. Brivonesi si recò a Bortigali (sede del Comando Forze Armate della Sardegna) per riferire al gen. Basso circa gli avvenimenti a La Maddalena, sui quali del resto il generale aveva già espresso il suo compiacimento, rinnovandolo alcuni giorni dopo al personale durante la sua visita a La Maddalena.

L'amm. Brivonesi trovò il 18 presso il gen. Basso il tenente colonnello americano Obolensky, che era disceso tre giorni prima con paracadute in un punto della Sardegna meridionale per prendere i primi contatti col gen. Basso. In seguito a ciò, proprio il 18 giunse il gen. Teodoro Roosevelt cugino del Presidente che — presente l'amm. Brivonesi — stabilì di lasciare al gen. Basso il comando della Sardegna, riservando agli Alleati soltanto l'uso dei porti e degli aeroporti.

Il 22 settembre giunse a La Maddalena un primo gruppo di motosiluranti britanniche; un secondo gruppo di motosiluranti americane giunse a Cagliari il 30 settembre. Così la cooperazione navale cogli Alleati ebbe regolare inizio anche in Sardegna.

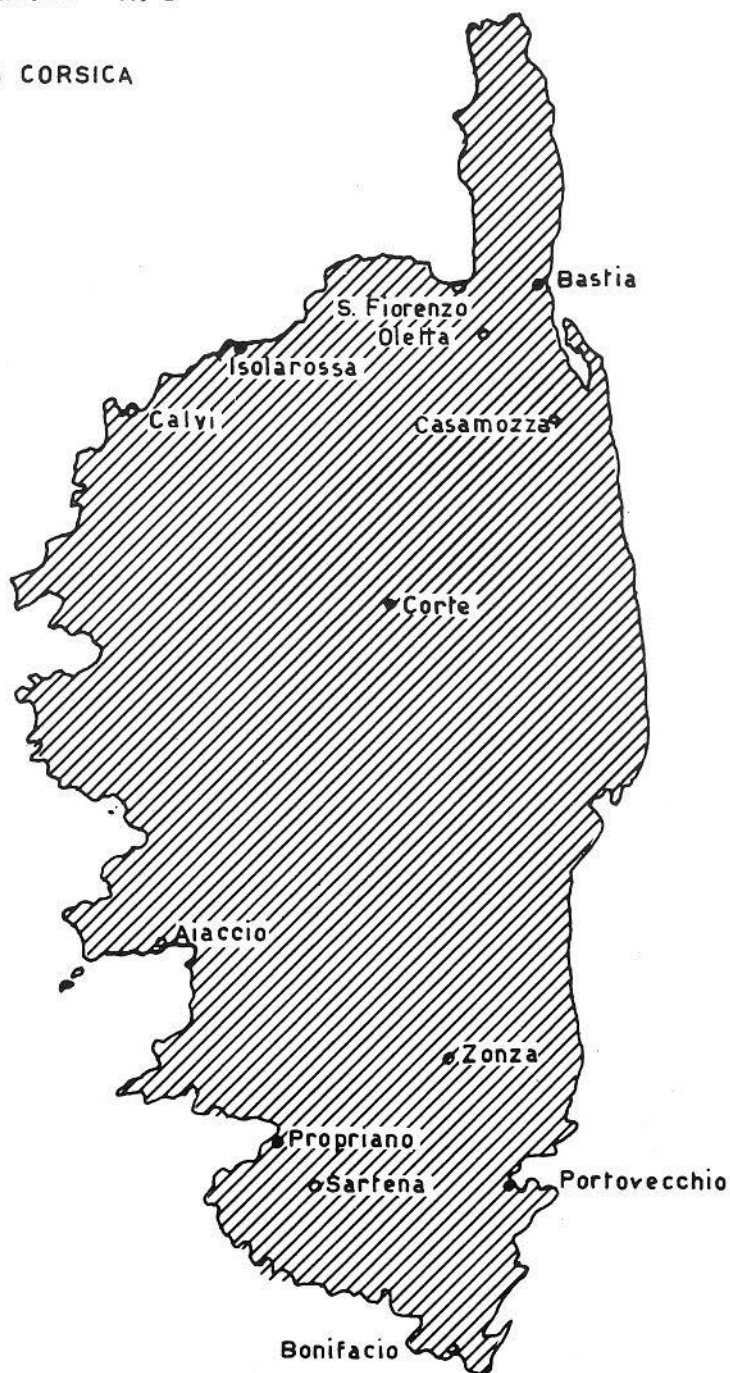
c) *Gli avvenimenti in Corsica* (Grafico n. 5).

In Corsica la Marina aveva, oltre al Comando M.M. (amm. div. Gaetano Catalano Gonzaga di Cirella), residente generalmente a Bastia (con sede protetta nella vicina località di La Croix), i tre Comandi Marina di: Bastia (cap. vasc. Enzo Vannini), Ajaccio (cap. freg. Manlio Minucci), Bonifacio-Portovecchio (cap. freg. Marc'Aurelio Raggio). Nel complesso c'erano circa 2000 uomini, tra i

(1) La differenza delle perdite dipese dal fatto che i nostri attaccavano stando necessariamente molto allo scoperto, mentre gli avversari si difendevano da posizioni riparate. Inoltre i Tedeschi avevano superiorità in armi automatiche.

Grafico N. 5

LA CORSICA



quali 103 ufficiali, ripartiti in tre gruppi press'a poco eguali. Alla Marina, oltre ai normali compiti di sua competenza, era affidata la organizzazione delle batterie costiere che per l'impiego dipendevano invece dall'Esercito, responsabile della difesa dei porti.

La sera dell'8 settembre erano all'ormeggio le seguenti unità:

— A Bastia: Tp *Aliseo* e *Ardito* - Mas 543 - P.fi *Humanitas* e *Sassari* (aventi armi tedesche con personale tedesco, per la loro difesa) - 18 navi sussidiarie minori (dragamine, unità ausiliarie antisom, rimorchiatori). (Grafico n. 6).

— Ad Ajaccio: Smg H. 1, H. 2, H. 4 - 2 dragamine - 1 motovedetta.

— A Bonifacio: Smg H. 6 e *Rismondo* (ex jugoslavo) - Cist. *Garigliano* - 6 piccole navi sussidiarie.

— A Portovecchio: P.fo *Giglio* - 3 piccole navi sussidiarie.

Era inoltre in mare al largo di Bastia per vigilanza antisom la Cv *Cormorano*. Le altre due corvette assegnate al Comando M.M. della Corsica, erano *Folaga* a La Spezia e *Ape* a Portoferraio.

A Bastia vi erano inoltre 2 Csmg e 7 Mz tedesche, giunte nella giornata dell'8.

All'annuncio dell'armistizio il Comando M.M. si trasferì col l'ammiraglio nella sede protetta di La Croix, dove si trovava la stazione r.t. principale; il Comando Marina di Bastia si trasferì nella «cittadella» della città, dove era sistemato il Centro telegrafico principale della Corsica.

Furono immediatamente emanati ordini per attuare i servizi di emergenza e di vigilanza.

Subito dopo la prima diffusione da Radio Londra della notizia dell'armistizio il gen. Magli telegrafò ai comandanti di Grande Unità dipendenti, compreso l'amm. Catalano, in termini efficaci ricordando il dovere di un dignitoso riserbo e quello di stroncare qualsiasi atto lesivo del nostro onore. Poi, verso le 22.00 l'amm. Catalano ricevette dal generale un nuovo telegramma che diceva: «... Richiamo l'attenzione sugli ultimi due periodi del messaggio Badoglio e cioè sul fatto che ogni atto di ostilità contro le truppe anglo-americane deve cessare immediatamente, mentre si dovrà reagire a qualsiasi attacco da qualunque parte esso venga alt Resta perciò ben inteso che tutte le nostre truppe in Corsica, orientate come sono verso gli attacchi dal mare dovranno continuare nella loro armata vigilanza pronte all'azione nel caso di attacco esterno alt Altrettanto nei riguardi dell'artiglieria c.a. nel caso di azione di mitragliamento e di bombardamento ».

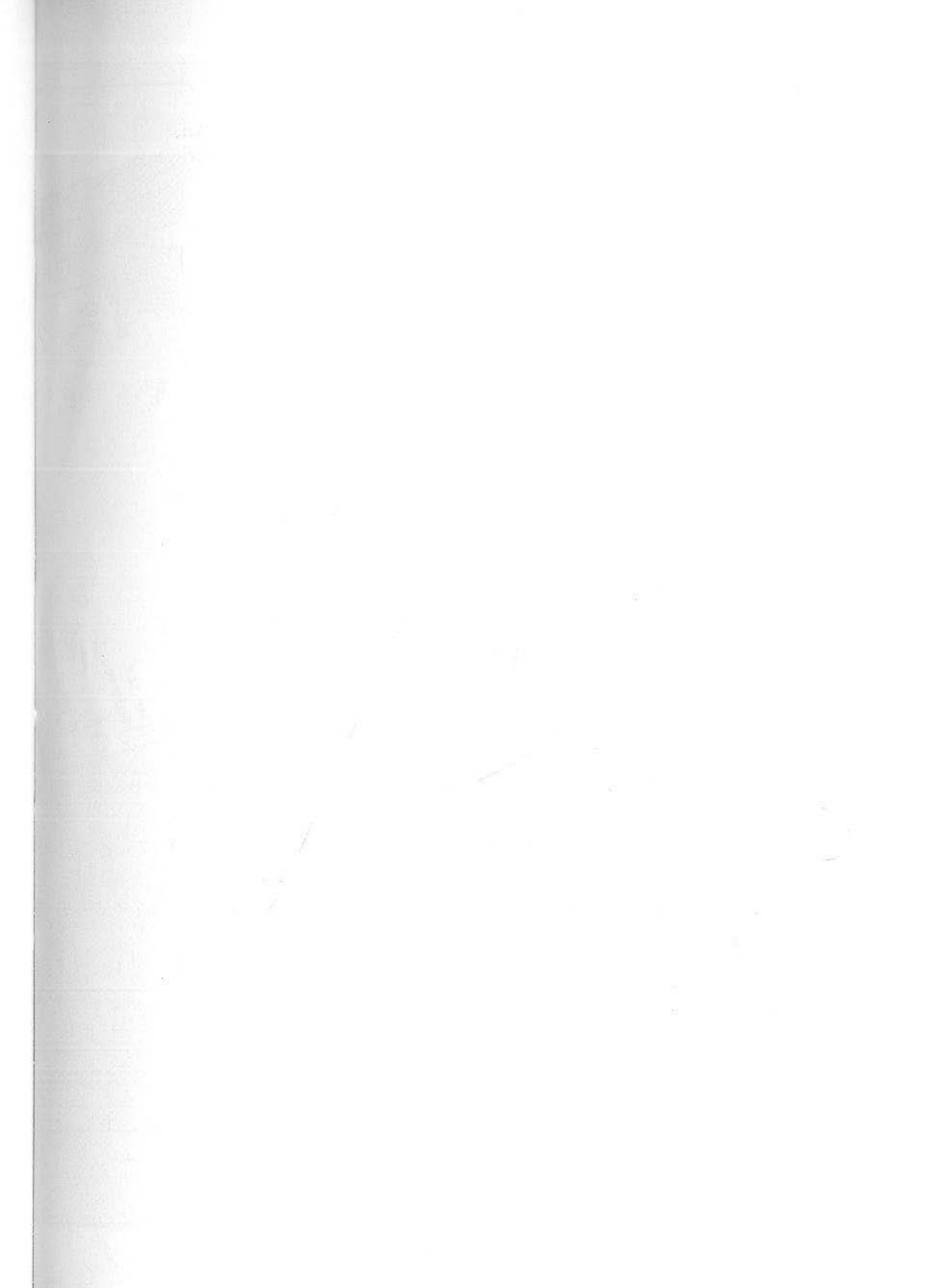
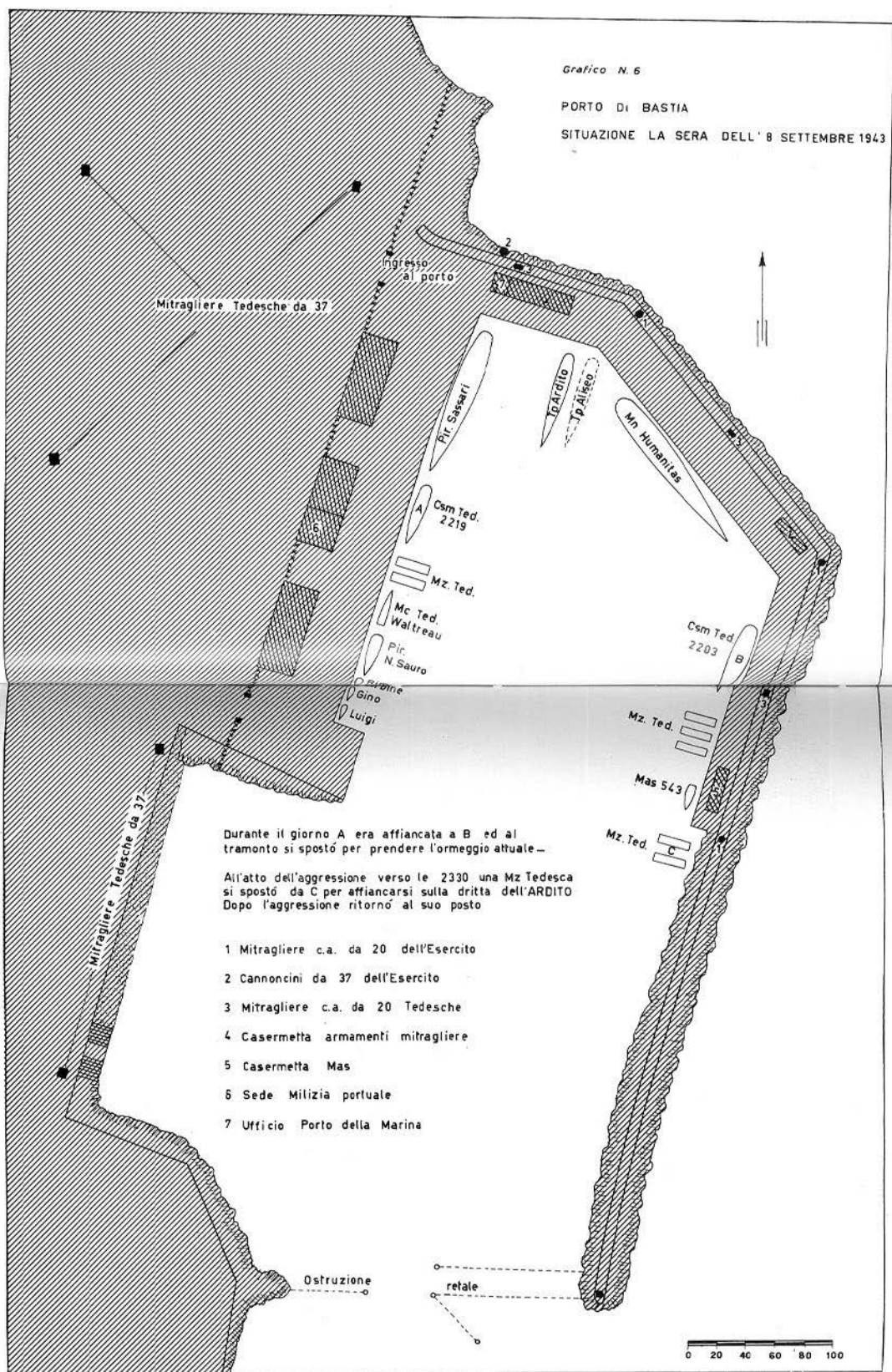


Grafico N. 6

PORTO DI BASTIA

SITUAZIONE LA SERA DELL' 8 SETTEMBRE 1943





L'ammiraglio ritrasmise subito questo dispaccio a tutti i Comandi Marina, aggiungendovi la frase «intensificare la vigilanza sulle navi onde prevenire atti di sabotaggio, aprendo il fuoco senza preavviso su qualunque malintenzionato, e riunire le piccole navi in un sol posto di ormeggio per assicurarne la difesa».

Alla mezzanotte avrebbe dovuto partire da Bastia, diretta in Sardegna con un carico di rifornimenti militari e di munizioni (V. paragrafo 12 - g) la Mn *Humanitas*, scortata dai due Csmg tedeschi e dalle due Tp *Ardito* e *Aliseo*, colle quali ultime era arrivata da Genova il mattino dell'8 alle ore 09.00.

Proclamato l'armistizio, l'ammiraglio esonerò dal compito di scorta i due Csmg tedeschi e il comandante germanico locale (ten. vasc. Guntel) lo ringraziò della decisione.

Alle 23.40 l'*Aliseo* (cap. freg. Carlo Fecia di Cossato) uscì indisturbata da Bastia. Pochi minuti dopo l'*Ardito* (cap. corv. Silvio Cavo) ad un segnale evidentemente convenuto (colpo di fucile sparato da una delle Mz tedesche) fu presa sotto il fuoco incrociato delle unità tedesche, mentre stava per salpare l'ancora e il comandante non aveva ancora lasciato il suo alloggio. Alla proditoria aggressione parteciparono anche gli armamenti tedeschi delle mitragliere sistemate sulle Mn *Humanitas* e *Sassari*; anzi su queste due navi i Tedeschi, oltre che far fuoco contro l'*Ardito*, spazzarono anche la coperta e il ponte di comando delle motonavi stesse per prevenire la reazione degli equipaggi italiani. Sull'*Humanitas* restò, fra gli altri, ferito a una mano e ad una gamba il ten. vasc. Primo Sarti, che ne era il comandante militare.

Sull'*Ardito* fu messo fuori combattimento circa un terzo dell'equipaggio e la torpediniera ebbe gravi avarie ed un incendio sulla prora.

Probabilmente qualche colpo di ciascuna motonave cadde a bordo dell'altra, dato che il loro comune bersaglio si trovava tra di esse: il fatto fu che la poppa dell'*Humanitas* si trovò avvolta in un incendio, assai pericoloso per le munizioni che aveva in alcune stive.

Soldati tedeschi irruppero poi a bordo dell'*Ardito* e asportarono oggetti di valore e quanto capitò loro sotto mano. Contemporaneamente un altro nucleo di aggressori invase il Mas 543, ne catturò il comandante trasportandolo su una motozattera e asportò i magneti dei motori ausiliari.

Appena cessata l'azione di fuoco, i Tedeschi — con rapide mosse di pattuglie — occuparono il porto intero catturando tutto il personale militare e civile che vi si trovava.

L'amm. Catalano chiese subito al gen. Magli il rinforzo di un reparto celere per rintuzzare l'aggressione, essendo stimate dal generale Stivala (comandante della difesa del porto) insufficienti le forze a sua disposizione. Alle 05.00 del mattino (giorno 9) giunsero a Bastia una compagnia di bersaglieri motociclisti e una compagnia di carri armati leggeri.

Il gen. Magli autorizzò altresì le batterie in loco a sparare sulle unità tedesche che tentassero di uscire da Bastia; l'amm. Catalano dal canto suo ordinò all'*Aliseo*, alla *Cormorano* e all'*Ape* di trovarsi per le ore 6 in crociera davanti al porto fuori tiro dalle batterie costiere tedesche, allo scopo di catturare unità nemiche in uscita (1).

Nell'invasione del porto fu fatto prigioniero anche il cap. vasc. Enzo Vannini (comandante di Marina Bastia), che era animosamente accorso.

Ma' il ten. vasc. Guntel, che gli era molto amico, lo fece prontamente liberare e insieme con lui si recò a bordo dell'*Ardito* e dell'*Humanitas*, procedendo al soccorso dei feriti, allo spegnimento degli incendi e alla prevenzione dell'affondamento della torpediniera che appariva in grave pericolo.

Intanto pattuglioni tedeschi e italiani percorrevano i quartieri cittadini intorno al porto, disarmando e catturando i militari avversari che incontravano.

Verso le ore 8 il porto fu nuovamente in nostro possesso senza colpo ferire, perché i Tedeschi cessarono ogni azione alla vista dei bersaglieri e dei carri armati, persuasi a darsi per vinti anche dall'opera di persuasione svolta dal ten. vasc. Guntel.

Si è già detto nel comma a) che la situazione ritornò normale con le scuse presentate alle nostre Autorità da quelle germaniche.

Mentre a terra si svolgevano i fatti ora descritti, le unità tedesche (2 cacciasommersibili e 7 motozattere) iniziavano ai primi albori le manovre di disormeggio. Verso le 06.30 esse stavano attraversando gli sbarramenti difensivi, quando le batterie italiane aprirono il tiro contro di loro affondando due Mz davanti all'imboccatura del porto.

(1) L'*Ape* avrebbe dovuto accorrere dalla vicina Portoferraio. Ma l'ammiraglio scrisse nella sua relazione che l'*Ape* dovette rientrare a Portoferraio per avaria al timone. Ciò però non risulta dalla documentazione dell'*Ape*: o meglio, risulta che l'*Ape* non si mosse da Portoferraio. Si deve dedurre che l'avaria si manifestò prima che mettesse in moto.

Subito dopo entrò in azione l'*Aliseo* che con tiro preciso, da brevissima distanza, in meno di un'ora e mezza affondò tutte le 7 superstiti unità germaniche, nonostante la loro reazione. La *Cormorano*, più lontana, diede la sua collaborazione.

Poi la torpediniera e la corvetta procedettero al ricupero dei naufraghi. Ebbero quindi ordine di andare a La Maddalena, mutato alcune ore dopo in quello di raggiungere Portoferraio, in seguito ai noti avvenimenti in quella base. Così i morti dell'*Ardito* e dell'*Humanitas* erano stati vendicati.

Mentre la Cv *Cormorano* era in rotta per La Maddalena incontrò alle 10.15 due motocisterne tedesche dirette verso Bastia, cariche di benzina. Chiese ordini all'amm. Catalano, che rispose di non attaccarle. Ma verso le 16.00 giunse all'ammiraglio un teledispaccio di Supermarina (che evidentemente aveva intercettato le comunicazioni scambiate tra la corvetta e Maricorsica), diretta alla *Cormorano* e per conoscenza a Maricorsica e a Marina Portoferraio, nel quale si disponeva di dirottare le due motocisterne a Portoferraio e di catturarle. Ma esse erano già arrivate a Bastia alle 13.00.

L'amm. Catalano rispose a Supermarina alle 18.27: « Comando F.A. Corsica habet consentito riarma truppe et marina germanica che hanno ripreso loro primitiva dislocazione alt Situazione presentasi ora alquanto tesa alt Propongo perciò cisterne germaniche attualmente in porto siano catturate occasione loro uscita in mare alt Poiché corvetta *Ape* seguito avaria timone est rientrata Portoferraio trovomi sprovvisto mezzi navali alt Necessita pertanto disporre invio Bastia almeno due corvette aut siluranti ».

Fu così che Supermarina ordinò alle Cv *Gabbiano* e *Pellicano* di andare da Montecristo a Bastia, il che diede loro occasione d'intervenire il pomeriggio dell'11 nella vicenda della perdita dell'*Humanitas* e poi di eseguire gli ordini di Maricorsica (V. paragrafo 12 - g). L'*Humanitas* con solleciti accorgimenti era stata messa in condizioni di navigabilità in circa 60 ore dal momento dell'aggressione subita; la Tp *Ardito* aveva invece potuto lasciare Bastia, con una sola caldaia efficiente, la mattina dell'11 alle ore 05.00 giungendo a Portoferraio alle 09.45 (V. paragrafo 12 - a).

Quanto alle due motocisterne germaniche, esse lasciarono Bastia alle 09.00 del giorno 10, avendo il ten. vasc. Guntel riconosciuto opportuno farle partire per La Maddalena, per evitare nuovi incidenti. Alle 12.40 uscì il Mas 543, che le raggiunse un'ora dopo e intimò loro di seguirlo a Portoferraio. Esse, che erano equipaggiate con personale civile e non avevano stazione r.t., obbedirono senza

protestare e la stessa sera entrarono a Portoferraio, mentre il Mas rientrava a Bastia.

Le giornate del 10 e dell'11 trascorsero tranquille a Bastia, in relazione ai patteggiamenti coi Tedeschi da parte del gen. Magli occupato — come si è veduto — a evitare incidenti, mentre predisponeva i movimenti delle truppe per cacciare i soldati germanici dall'Isola. Non così a Bonifacio, dove il 10 unità antisom tedesche avevano bloccato in porto i Smg H. 6 e *Rismondo*, impedendone la partenza, e dove batterie germaniche c.a. avevano sparato contro nostri velivoli in transito abbattendone due e dove il comandante Raggio si trovava a contrasto coi Tedeschi che pretendevano occupare le nostre batterie. Ad Ajaccio invece gli altri tre sommergibili (H. 1, H. 2, H. 4) avevano preso il mare, diretti a Portoferraio.

Iniziatosi il 12 le ostilità, che portarono il 13 all'occupazione temporanea di Bastia da parte dei Tedeschi, l'H. 6 e il *Rismondo* furono catturati il 14 insieme con due motopescherecci armati, e colati a picco dai Tedeschi il 18 al largo di Bonifacio. Anche la cisterna *Garigliano* fu catturata il 13 e inviata a Genova con personale germanico il 16 settembre: colà fu trovata a fondo alla fine della guerra.

Il 12, l'amm. Catalano, dopo una riunione col gen. Cotronei (comandante della Divisione « Friuli »), nella quale emerse che, nel quadro del piano operativo generale, non era possibile provvedere alla diretta difesa del porto di Bastia, decise di trasferire in autocolonna il Comando M.M. nella zona di San Fiorenzo e di distribuire le unità sussidiarie rimaste a Bastia tra i porti di San Fiorenzo, Isola Rossa e Calvi; il Comando Marina si sarebbe invece stabilito a La Croix (dov'era una delle batterie dominanti Bastia e dove era stato fino allora il Comando M.M.).

Tutti questi movimenti furono eseguiti entro la mattinata del 13. Soltanto il rimorchiatore *Vulcan* fu autoaffondato, non essendo in condizioni di prendere il mare, e il motoveliero frigorifero *Flora-stella* andò a picco poco prima di disormeggiarsi, perché colpito da bombe durante uno degli attacchi aerei germanici di cui in quei giorni soffersero Bastia.

Il pomeriggio del 12 erano avvenuti due vivaci cannoneggiamenti fra due batterie italiane e due tedesche, che ebbero la peggio; una terza batteria fu catturata dai bersaglieri, ma un nostro deposito munizioni saltò in aria. Inoltre vi era stato un intenso mitragliamento fra la nostra stazione navale r.t. di La Croix e quella adiacente tedesca, provocato da quest'ultima senza apparente motivo:

la stazione tedesca presto si arrese e ne facemmo prigionieri i 25 uomini col loro ufficiale.

Nel pomeriggio del 13, mentre i Tedeschi stavano entrando a Bastia, l'ammiraglio decise di portarsi a Calvi perché una colonna tedesca era stata segnalata in marcia da Oletta verso San Fiorenzo. Il Comando si trasferì coll'autocolonna partendo alle 17.30, mentre l'ammiraglio col suo stato maggiore partì via mare col Mas 543.

Dal canto suo il comandante Vannini, per non cadere nelle mani dei Tedeschi, lasciò La Croix con tutto il personale giungendo a Calvi la notte stessa con altra autocolonna. Tuttavia, una parte dei marinai — in eccesso alla disponibilità di posti sugli autocarri — dovette ritirarsi a piedi, disperdendosi nel terreno boscoso per sfuggire ai rastrellamenti dei Tedeschi.

Ad ogni modo, tra il 14 e il 15, Maricorsica e Marina Bastia erano insediati ad Ajaccio; qui cominciò a funzionare nuovamente il primo dei due Comandi. Anche gli uomini, che erano rimasti appiedati, affluirono nella nuova sede dopo avere avventurosamente attraversato le aspre montagne della Corsica.

Da Ajaccio l'amm. Catalano poté ristabilire il collegamento via filo o via radio con tutte le sedi, eccetto che con Bastia e con Bonifacio-Portovecchio.

L'accentramento di tanto personale della Marina ad Ajaccio produsse una crisi di viveri. Fu perciò deciso d'inviare in Sardegna il personale che risultava eccedente, via via che venivano cedute ai Francesi le batterie e le sistemazioni della Marina. Cessioni, che vennero eseguite gradatamente con solenne e dignitoso cerimoniale.

Intanto il 14, poco dopo l'arrivo ad Ajaccio di Maricorsica, vi erano approdati due cacciatorpediniere ed un sommergibile alleati, sbarcando i primi reparti francesi ed il gen. Mollard (V. comma a).

Per dar inizio al trasferimento in Sardegna dei marinai furono accentrati il 16 ad Ajaccio tre rimorchiatori e la Cv *Ibis*, che era rimasta indisturbata a Porto Conte dall'8 settembre fino allora (V. paragrafo 2); tuttavia il trasferimento non si poté iniziare subito, perché il Comando italiano era in attesa di conoscere se era compatibile con le clausole dell'armistizio non ancora note.

Ma il giorno dopo, in seguito ad un colloquio del gen. Magli col gen. Mollard, fu stabilito di dare senz'altro corso allo sgombero da Ajaccio dei militari italiani, eccetto una compagnia di carabinieri, che sarebbe rimasta per il servizio d'ordine, e un nucleo di marinai per i servizi portuali relativi al traffico colla Sardegna. Così furono iniziati i trasferimenti a cominciare da quello dei marinai:

punto di approdo in Sardegna Porto Torres, dove l'amm. Catalano inviò il comandante Vannini per regolare il traffico.

Il 19 settembre giunsero ad Ajaccio, provenienti da Malta via Algeri, i due Ct *Legionario* (cap. vasc. Amleto Baldo) e *Oriani* (cap. freg. Pietro Scammacca) trasportanti un nucleo di radiotelegrafisti britannici, il generale inglese S. Peake designato comandante superiore alleato in Corsica, un reparto di soldati e materiali vari.

Il 20 settembre si seppe ad Ajaccio che i Tedeschi avevano riuniti in un campo di concentramento i soldati e i marinai dei reparti di Portovecchio e che a Bonifacio si trovavano 700 marinai a corto di viveri.

Il 21 settembre l'*Ibis* e una motovedetta portarono da Porto Torres ad Ajaccio un rifornimento di viveri per le Forze Armate e il 23 la nave *Tirso* giunse con a bordo una compagnia di carri armati e autoblinde, che il gen. Magli aveva chiesto al gen. Basso per proseguire le operazioni contro i Tedeschi insieme coi reparti del generale Martin.

Il 23 settembre, giunta la notizia da Zonza che Portovecchio e Bonifacio erano stati sgomberati dai Tedeschi in ritirata verso nord, l'amm. Catalano partì alle 14.00 col Mas 543 per recarsi a Bonifacio e rendersi conto di quel che era accaduto laggiù, dopo 10 giorni di interruzione delle comunicazioni.

Egli poté così appurare che in seguito a trattative col Comando tedesco i militari italiani avevano ottenuto di non consegnare le armi, di conservarle nei depositi e di circolare disarmati in città; agli ufficiali era stata lasciata la pistola.

Intanto il giorno 22 settembre erano giunti ad Ajaccio l'incrociatore leggero francese *La Galissonière* e il Ct *Le Fantasque*, con uomini e materiali. Quest'ultimo era andato in secco sulla spiaggia di Aspretto, sul lato orientale della baia di Ajaccio. Fu liberato dopo quattro giorni di tentativi, col concorso di quattro unità italiane: due rimorchiatori e due torpediniere.

Il giorno dopo l'ammiraglio si recò, via terra, non senza difficoltà per la distruzione dei ponti, a Portovecchio. Ne incontrò per strada il distaccamento in viaggio per Ajaccio su autocarri appositamente inviati per il trasferimento. A Portovecchio constatò che i danni alle sistemazioni della Marina erano lievi, eccetto la batteria che era stata distrutta.

Il 28 settembre giunse ad Ajaccio dalla Sardegna col Mas 506 la Commissione alleata incaricata di concordare l'evacuazione delle truppe italiane dalla Corsica, ad operazioni ultimate contro i Tede-

schì. Essa era presieduta dal gen. Roosevelt e vi partecipavano il gen. Peake e il colonnello americano Sikorsky.

Era intanto continuato il graduale trasferimento in Sardegna del personale della Marina con tutti i mezzi disponibili.

Liberata il 4 ottobre la Corsica dall'ultimo tedesco, fu dato inizio al concentramento di tutti i militari nei porti prescelti per lo sgombero. Questi furono Bonifacio per gli uomini colle sole armi e gli effetti personali, e Portovecchio per le artiglierie e i carri armati.

Il 10 ottobre l'ammiraglio si trasferì a Bonifacio per dirigere personalmente le operazioni d'imbarco delle truppe, e il 12 cessarono di funzionare il Comando M.M. in Corsica e i dipendenti Comandi Marina.

Il 14 fu ceduta alla Marina francese anche la Base navale di Bonifacio e il 20 il gen. Magli lasciò la Corsica per assumere il comando della Sardegna al posto del gen. Basso.

Il 31 fu stabilito che restassero temporaneamente in Corsica al comando del gen. Lazzarini un reggimento di fanteria, oltre al personale geniere per il ripristino delle comunicazioni stradali, tutte le batterie ed il personale istruttore dei Francesi per l'impiego dei carri armati: in totale circa 15.000 uomini.

Nel complesso, dal 9 ottobre al 13 novembre furono trasportati dalla Corsica alla Sardegna (in cifre arrotondate):

62.000 uomini;
3.500 tonnellate di materiali;
1.180 veicoli.

22° GLI AVVENIMENTI NELLE BASI DELL'ALTO ADRIATICO.

a) *Venezia.*

Come è stato accennato nel paragrafo 2, il comandante in Capo dell'Alto Adriatico era di fatto dal mattino del 9 settembre l'amm. div. Emilio Brenta, giunto tre giorni prima per assumere il Comando M.M. di nuova istituzione, essendo il titolare un principe (amm. Ferdinando di Savoia-Genova) che aveva ricevuto l'ordine del Re di raggiungerlo al Sud. Per il comando della Piazza il comandante in Capo era coadiuvato dal contramm. Franco Zannoni.

Venezia aveva un fronte a mare potentemente armato, una difesa c.a. costituita da 28 batterie di cannoni e da numerose mitragliere, reparti vari dell'Esercito con qualche elemento della Marina

per il presidio degli impianti militari e industriali (Marghera) e per la vigilanza costiera cinque nuclei antiparacadutisti; nessuna forza aerea esisteva per la difesa antiaerea attiva. Poiché però Venezia era sempre stata lontana dalle zone di operazione, due sole batterie del fronte a mare (su nove) erano state mantenute in armamento, il fronte a terra era praticamente inesistente, né le batterie del fronte a mare erano state studiate per l'impiego anche sul fronte a terra. Alla difesa dal lato di terra della città della Laguna avrebbe provveduto colle truppe del Comando territoriale di Treviso l'8ª Armata (gen. Gariboldi) il cui Comando risiedeva a Padova e la cui attenzione era stata richiamata dal Comando del Dipartimento quando — per la prima volta a partire dal 10 giugno 1940 — si andava profilando una minaccia a tergo di Venezia in seguito all'affluire nell'Alta Italia di numerose Divisioni germaniche dopo il 25 luglio 1943.

Erano a Venezia 13 unità navali (*Miraglia* e *Sella*, di cui si è già parlato; *Ct Sebenico* in lavori; 2 motosiluranti, di cui 1 in lavori; 8 unità sussidiarie, delle quali 5 in lavori). C'erano inoltre 30 bastimenti mercantili (tra i quali il *Conte di Savoia* con un modesto equipaggio di custodia, il *Saturnia* e il *Vulcania*) e 20 motovelieri: dei 30 bastimenti citati per primi, 16 erano in lavori.

Nessun Comando tedesco esisteva nei limiti della Piazza di Venezia: vi era soltanto un capitano con pochissimi soldati, con incarichi di posto di tappa, che alla proclamazione dell'armistizio si trasferì nel Consolato germanico.

Alle 07.00 del mattino del giorno 9 l'amm. Sansonetti telefonò al cap. vasc. Gastone Minotti (capo di S.M. del Comando in Capo) comunicandogli le clausole dell'armistizio, con raccomandazione di applicarle scrupolosamente, dandogli l'esecutivo delle norme contenute nel *Promemoria n. 1* del Comando Supremo, avvertendolo che poteva darsi che non fosse più possibile comunicare con Roma e dicendogli che il Duca di Genova era autorizzato a dare le consegne all'amm. Brenta. Quest'ultimo diede immediate disposizioni:

— per far partire per il sud le unità militari e mercantili in condizioni di prendere il mare;

— per ottenere dal Comando della Difesa territoriale di Treviso rinforzi ai due battaglioni, numericamente insufficienti e scarsamente armati, dislocati a presidio del settore di Venezia;

— per intensificare la vigilanza sul comportamento del personale, onde evitare sbandamenti, e per rinforzare il servizio d'ordine pubblico;

— per inutilizzare per almeno tre mesi le navi non in condizioni di partire e gli impianti a terra, militari, tecnici e logistici.

In seguito a queste disposizioni lasciarono Venezia in tempo utile tutte le 14 unità mercantili efficienti e tutti i 20 motovelieri; delle unità militari partirono le 6 che non erano in lavori (tra le quali il *Sella* che andò a fondo nelle circostanze descritte, e la *Ms 74* che, partita alle 22.00 del 9 raggiunse Brindisi il 12 dopo brevi soste a Manfredonia, Barletta e Bari). Le unità che non poterono partire caddero in mani tedesche, senza che nessuna facesse in tempo ad autoaffondarsi: del resto, dati i limitati fondali della laguna, l'autoaffondamento avrebbe avuto scarsa efficacia.

Il 9 il Duca di Genova prese imbarco sulla *Tp Audace* (giunta da Trieste) per raggiungere al sud il Re. L'amm. Brenta pensò di farla partire verso il sud insieme col *Saturnia*. Le due unità salparono alle 22.00, ma — in seguito a segnalazione che era in arrivo una motosilurante tedesca — furono fatte attendere nel dubbio che la motosilurante potesse attaccarle. Giunta la *Ms* e fattala proseguire per Trieste, con la giustificazione che a Venezia non c'era nessun Comando navale tedesco dal quale potesse prendere ordini, il *Saturnia* uscì dalla laguna alle 12.30 del 10 (V. paragrafo 12-b). L'*Audace* invece era già partita il mattino alle 6 col Principe a bordo; ma alle 8 dell'11 rientrò a Venezia con gravi avarie ai ventilatori delle caldaie, e il principe proseguì per Brindisi alle 13.30 con un idrovolante Cant Z 506 seguito da due Cant Z 501, proprio mentre i Tedeschi, occupati Mestre e Porto Marghera, erano alle porte di Venezia (1).

La partenza del Duca di Genova fece cattiva impressione, sia ai militari sia alla popolazione, che non erano al corrente degli ordini ricevuti dal principe, e contribuì ad aumentare il disorientamento generale. L'amm. Zannoni, avuto sentore dello stato d'animo determinatosi, svolse opera di persuasione facendo sapere che il Comando era in piena efficienza e che l'amm. Brenta aveva sostituito il Duca di Genova.

Nel pomeriggio del giorno 11 giunse comunicazione al Comando in Capo di Venezia che sia la 2^a Armata (con giurisdizione su territori a nord di quelli dell'8^a Armata) sia l'8^a Armata erano state

(1) La *Tp Audace*, ex *Ct* della prima guerra mondiale, cadde nelle mani tedesche il 12 settembre. Rimessa dai Tedeschi in efficienza e ribattezzata TA. 20, fu affondata in combattimento dai *Ct* inglesi *Avon Vale* e *Wheatland* alle 22.30 del 1° novembre 1944 presso l'isola di Pago a nord di Zara.

travolte dai Tedeschi: anzi il Comando del gen. Gariboldi aveva cessato di funzionare la sera del 10. Perciò, annullata ogni possibilità di resistenza in tutta l'Istria, la Venezia Giulia e il Veneto, la Piazza di Venezia era rimasta senza alcuna difesa sul tergo, come — del resto — la caduta di Mestre e di Porto Marghera aveva dimostrato.

Intanto l'amm. Brenta, dopo l'imbarco del Duca di Genova sull'*Audace*, aveva diramato un ordine del giorno con cui informava che assumeva il Comando in Capo del Dipartimento, nominando comandante M.M. il contramm. Franco Zannoni e riconfermando nella carica di capo di S.M. del Comando in Capo il cap. vasc. Minotti, che l'aveva assunta alla metà di agosto.

Non è perciò fuori luogo rilevare che all'atto dell'armistizio il Comando di Venezia si trovava in crisi, sia per l'improvvisa sostituzione del comandante in Capo con un ammiraglio giunto da soli tre giorni (di cui due passati a Roma), sia per la presenza di un capo di S.M. che era sul posto da meno di un mese, sia per l'istituzione di una nuova organizzazione che col precipitare degli avvenimenti non ebbe il tempo di entrare realmente in funzione.

Il mattino del 9 l'amm. Brenta aveva chiesto al Comando dell'8^a Armata quale contegno si sarebbe dovuto serbare verso i Tedeschi e ne aveva avuta la direttiva di resistere ad atti di forza, ma senza provocare « eccessivo spargimento di sangue » e senza interferire nella loro libertà di movimento.

Sempre nella mattinata del 9 l'amm. Brenta aveva chiamato in volo da Pola il capo di S.M. di quel Comando (cap. vasc. Ugo Salvadori) e il cap. vasc. Enrico Simola (comandante, come si ricorderà, della sede di Brioni dell'Accademia Navale): al primo aveva detto di comunicare all'amm. Strazzeri le stesse disposizioni adottate per Venezia, con l'aggiunta di reagire a provocazioni tedesche tenendo presente la cautela raccomandata dal Comando dell'8^a Armata e d'impedire l'uscita in mare delle unità germaniche presenti a Pola; al cap. vasc. Simola aveva ordinato di partire cogli allievi di complemento sul *Vulcania*, di prossimo arrivo colà. Ad Ancona aveva inviato con idrovolante un ufficiale per comunicare gli ordini del caso a quel Comando Marina.

Ed ecco ora come si svolsero i fatti nel territorio della Piazza di Venezia.

Giorno 9. — Giunsero da Monfalcone i Smg *Nautilo* e C.M. 1, entrambi in avanzato allestimento e non in condizioni di eseguire

lunghe navigazioni: caddero poi in mani tedesche, non senza che il primo — dopo aver fatto il giorno 11 un infruttuoso tentativo di proseguire per Taranto — avesse il tempo di sabotarsi, il che non risulta certo per il secondo.

Il 10 arrivò a Monfalcone anche il Mas 518, che fu sabotato a cura del Comando M.M. il 12.

Giorno 10. — Alle 09.30 giunse dal Comando 8^a Armata l'ordine di «regolarsi secondo le circostanze»: data la mutevole situazione contingente nelle località comprese entro la vasta giurisdizione dell'Armata, il gen. Gariboldi non poteva dare altra direttiva.

Nella mattinata truppe tedesche soverchianti, di fronte alle quali non fu in grado di opporre resistenza un battaglione dislocato a Marghera, sbarrarono il traffico alla testata del ponte sulla laguna che rappresentava l'unica via di collegamento di Venezia col retroterra. Ma il Comando in Capo ottenne, tramite il Consolato germanico, che i rifornimenti di viveri alla città continuassero a transitare.

Numerosi sbandati (valutati in circa 25 mila), provenienti dai reparti della Venezia Giulia e dal settore di Trieste, tentavano di raggiungere Venezia in treno, ma soltanto un'aliquota riuscì nell'intento, perché la maggior parte — presi accordi col Comando territoriale di Treviso — furono fatti proseguire verso Ancona e altre località. Essi costituivano elementi di confusione, di disgregazione e di disordine, anche perché spargevano voci allarmanti e raccontavano che chi abbandonava le armi era lasciato libero dai Tedeschi di raggiungere la famiglia: il Comando della Difesa contraerea informava l'amm. Zannoni che qualche defezione si era verificata tra il personale, appartenente alla milizia marittima.

A San Donà di Piave (presso il limite settentrionale della Piazza di Venezia) la popolazione, in seguito alla defezione dei militari del presidio, si era impadronita delle armi, creando una pericolosa situazione. Il Comando in Capo del Dipartimento inviò sul posto tre plotoni di una compagnia del reggimento «San Marco», che ristabilì l'ordine e ricuperò le armi.

I rappresentanti di quattro partiti politici si presentarono all'amm. Brenta, preannunciati dal Prefetto, offrendo la collaborazione dei civili alla difesa della città: l'ammiraglio, pur apprezzando il gesto, li convinse che — data la schiacciante prevalenza dei Tedeschi per numero e per armamento e data l'assenza di aviazione da caccia — una decisa resistenza armata si sarebbe risolta nella rovina della città, così onusta di gloria e di bellezza.

Nella giornata aeroplani germanici gettarono volantini sulla città, minaccianti gravi rappresaglie nel caso di atti di sabotaggio.

A notte fatta l'amm. Brenta e l'amm. Zannoni, esaminata la situazione che si andava rivelando, conclusero che ogni efficiente resistenza armata appariva impossibile e che la via delle trattative fosse da ritenersi la sola opportuna.

Giorno 11. — In questa giornata la Piazza di Venezia venne a trovarsi in balia di eventi che non aveva possibilità di dominare, per il crollo — già accennato — di tutte le forze dell'Esercito coi relativi Comandi, impotenti, per mancanza di mezzi adeguati, a tenere in pugno la situazione. Alle 15.00 la critica situazione della Piazza Marittima apparve inequivocabilmente senza speranza, in seguito alla comunicazione del Comando territoriale di Treviso circa la cessazione della difesa del territorio. Velivoli germanici lanciavano intanto altri volantini, ripetendo le minacce del giorno innanzi.

Verso le 17.00 comparvero nel cielo di Venezia, diretti verso Chioggia, bombardieri germanici. Stavano per entrare nel porto di Chioggia i due piroscafi *Dubrovnick* e *Scarpanto*, provenienti da Fiume col personale dell'Intendenza della 2^a Armata e con molte famiglie di militari appartenenti all'Armata. Per effetto delle bombe uno dei piroscafi si capovolse e un centinaio di persone non poté essere salvato; l'altro entrò nel canale di Chioggia e tutti gli imbarcati — equipaggio e passeggeri — scesero a terra disperdendosi.

Poi i bombardieri si gettarono contro il *Conte di Savoia*, ormeggiato nel canale di Malamocco, e lo colpirono con bombe incendiarie: l'incendio poté essere domato dopo molte ore dal reparto antincendi del Comando della Base navale. In quell'occasione le batterie contraeree non reagirono, per iniziativa del comandante la difesa contraerea, console della milizia Astorri (1).

Fu appurato, mentre era in corso il bombardamento del transatlantico, che si trattava di un'azione ingiustificata, tanto che l'attacco dei velivoli cessò appena l'amm. Zannoni — per suggerimento di un ufficiale tedesco che si trovava nel suo ufficio e alla presenza dell'amm. Brenta — ebbe telefonato al Comando tedesco di Mestre.

A proposito dell'inopinato attacco aereo contro il *Conte di Savoia* l'amm. Brenta così riferì: « La sorte subita dal grande transa-

(1) Il console Astorri, a guerra finita, fu tra i processati per collaborazione coi Tedeschi invasori e condannato a 12 anni di reclusione. Egli si stava mettendo a loro disposizione, ad insaputa del Comando della Piazza di Venezia, mentre questo trattava per una onorevole capitolazione.

tlantico non si comprende bene a quale causa riferirla. E' bensì vero che un ufficiale tedesco si era presentato a bordo comunicando l'ordine di trasferire subito il transatlantico ai Giardini (ordine eseguibile solo dopo settimane di lavoro e di predisposizioni varie [soprattutto la verifica dei fondali e i dragaggi da eseguire dove sarebbe dovuto passare]), ma la non pronta esecuzione di quest'ordine non era tale, a mio avviso, da giustificare la grave rappresaglia consistente nello spezzonamento della bella unità ». Sentendo che, come egli aveva intuito, si trattava di un equivoco, non sollecitò la reazione contraerea; lo trattenne anche il timore che tale reazione provocasse rappresaglie contro la città e pensò che sarebbe stato per lui imperdonabile di provocare la morte di centinaia di cittadini per un equivoco circa il trasferimento del *Conte di Savoia*.

Alle 18.00 si presentò al Comando in Capo il maggiore Feil delle « S.S. » germaniche, collo scopo apparente di confermare la libertà del traffico sul ponte per l'approvvigionamento della città. L'amm. Brenta pensò che egli volesse esplorare quali probabilità di collaborazione esistessero da parte della Marina.

Giunsero poco dopo due panfili da Fiume col Comando della 2^a Armata e 150 carabinieri. Contemporaneamente si cercò di far partire per Ancona due piroscafi, con un migliaio di marinai eccedenti alla capacità di alloggio della caserma-deposito del C.R.E.M. (oggi C.E.M.M.) che era congestionata per un eccesso di circa 2000 uomini rispetto alle sistemazioni. Dei due piroscafi, l'uno partì mentre l'altro — in seguito ad un'avaria in macchina — rimase in porto e cadde poi in mani tedesche.

Alle 19.00 entrarono a Venezia due motosiluranti tedesche, una delle quali era l'affondatrice del *Sella*.

Alle 20.00 arrivò un treno, con personale specializzato in servizi ferroviari e altro personale ancora, al comando del maggiore Schmid, il quale fece sapere che era designato comandante della Piazza di Venezia.

Giorno 12. — Alle 06.30 giunse la nave sussidiaria *Verbano*, che era partita da Pola la sera precedente con le famiglie di ufficiali e sottufficiali di quella sede e con l'ordine d'imbarcare a Venezia viveri e acqua, di cui a Pola c'era urgente bisogno. La sera stessa, imbarcati i viveri e l'acqua, la *Verbano* ripartì per Pola. Questa missione era stata concordata tra il Comando M.M. di Pola e le Autorità tedesche colà presenti.

Alle 09.00 il maggiore Schmid si presentò al Comando in Capo, confermando la propria designazione a comandante della Piazza marittima e presentando le seguenti richieste:

— proibizione di qualsiasi movimento di navi militari e mercantili;

— consegna per i militari, che non dovevano circolare;

— requisizione per il Comando tedesco di un albergo prossimo alla stazione (viene designato l'albergo Principe).

Assicurò che le comunicazioni sul ponte della laguna per il rifornimento della città sarebbero state garantite. Chiese poi all'amm. Brenta quale affidamento poteva farsi sui suoi dipendenti per mantenere l'ordine pubblico: l'amm. Brenta gli rispose che carabinieri, pubblica sicurezza e guardie di finanza erano fidati.

Alla domanda dello Schmid se egli ed i suoi ufficiali fossero disposti a collaborare coi Tedeschi, l'ammiraglio rispose: «Io e i miei dipendenti siamo dei soldati e come tali, a qualunque forza armata ed a qualunque nazionalità apparteniamo (italiana o tedesca), siamo tenuti ad obbedire agli ordini dei nostri superiori senza porli in discussione e senza fare discriminazioni di carattere politico; avremmo anche compiuto atti di ostilità contro forze tedesche, qualora fossimo stati attaccati da queste».

Il maggiore Schmid se ne andò dicendo che sarebbe tornato tra breve con una delegazione.

La prima richiesta non aveva ormai alcuna importanza, perché le navi che potevano partire erano partite.

La delegazione si presentò il 11.30. Oltre al maggiore Schmid, essa comprendeva il sottotenente Schmid (omonimo del maggiore) delegato di Kesselring, un altro ufficiale dell'Esercito germanico e di un interprete (1).

La delegazione impose a quella italiana (costituita dagli ammiragli Brenta e Zannoni, dal comandante Minotti e da un ufficiale interprete) quanto segue:

— non far partire più alcuna unità da guerra e mercantile dalla giurisdizione dell'Alto Adriatico;

— sospendere le distruzioni in atto (quelle predisposte avevano già avuto corso);

(1) Il sten. vasc. Schmid era il comandante della squadriglia di motosiluranti, di cui faceva parte quella che — al suo diretto comando — aveva affondato il *Sella*.

— disarmare tutti gli uomini non addetti alle forze di polizia (per evitare equivoci l'amm. Brenta avvertì subito che le armi erano pochissime, tanto che nella caserma-deposito del C.R.E.M. vi erano soltanto 7 moschetti essendo state passate all'Esercito tutte le armi portatili);

— riunire nel Piazzale Roma — con l'intervento dell'amm. Zannoni — per le ore 17.00 tutti i militari di Venezia città, muniti di tre giorni di viveri, di zaino, di coperta, inquadrati dagli ufficiali inferiori, per essere trasferiti in un accantonamento in terraferma;

— riunire per le 10.00 del giorno seguente nel Piazzale Roma il rimanente personale di tutte le forze armate;

— fare riunire due ore dopo all'albergo Principe l'amm. Zannoni, il comandante Minotti e tutti gli ufficiali superiori;

— presentazione dell'amm. Brenta col suo sottoposto di S.M. (cap. freg. Rocca Lucca) alle ore 11.00 — cioè tra le due riunioni — al Consolato di Germania coi loro effetti lettereschi e personali;

— nel caso d'inadempienza, rappresaglie contro la popolazione, interruzione del ponte sulla laguna, rappresaglie contro gli ostaggi (1).

L'amm. Brenta non ebbe altra via di uscita che accettare le imposizioni, non avendo armi per difendersi e non volendo provocare rappresaglie contro migliaia di innocenti.

I delegati tedeschi precisarono che responsabile dell'osservanza delle condizioni di resa sarebbe stato il comandante della Piazza (cioè l'amm. Zannoni).

Successivamente il capo della delegazione tedesca disse all'ammiraglio Brenta che il maresciallo Kesselring gli imputava di aver fatto partire per Malta dall'Alto Adriatico navi militari e mercantili e di aver avviato al sud l'Accademia Navale. L'ammiraglio rispose che si era attenuto agli ordini superiori ricevuti.

Furono subito emanate le disposizioni conseguenti alla resa.

(1) Gli ostaggi erano costituiti da un migliaio di militari, che i Tedeschi avevano accatastati sul piroscalo *Pontinia* ormeggiato in laguna, senza viveri, tanto che la popolazione si era data da fare per nutrirli. Il *Pontinia* era quella piccola nave (725 t.s.l.) dietro la quale si era celata la motosilurante tedesca, che aveva affondato il *Sella* coi suoi siluri. Esso, dopo aver ricuperati i naufraghi, era stato costretto dalle motosiluranti a ritornare a Venezia, da cui era partito alla volta di Ancona ritornando indietro dopo l'episodio del *Sella*.

La prima radunata in Piazzale Roma si svolse tra le 18.00 e le 20.00: furono valutati in poco più di duemila i presenti, ossia meno della metà della forza rimasta a Venezia dopo le varie defezioni.

Alla seconda riunione, il mattino del 13, si presentarono pochi militari (non più di 700 o 800): fu notata la totale assenza dei militi della milizia marittima contraerea, che col loro comandante Astorri si erano dichiarati per i Tedeschi oppure se n'erano andati.

I militari, coi loro ufficiali, furono avviati — incolonnati dalle forze tedesche presenti alla radunata — verso una caserma di Mestre, dalla quale partirono poi per la deportazione in Germania.

La scarsa affluenza dei militari non richiamò l'attenzione dei Tedeschi, soprattutto perché l'amm. Zannoni in sede di trattative aveva, di proposito, minimizzato le cifre relative alla consistenza numerica delle forze. Dal canto suo l'amm. Brenta, pur dando ordini scritti categorici per la presentazione alle radunate, ne anticipò più che poté l'emanazione per telefono per dar maggior tempo di allontanarsi a coloro che non volessero presentarsi, e chiuse un occhio sulla fedeltà dell'esecuzione degli ordini stessi col concetto di ridurre il numero di coloro che dopo i raduni sarebbero stati inevitabilmente deportati, come egli aveva intuito fin da principio.

A tutto il personale militare di carriera e volontario e agli impiegati civili erano stati anticipati 6 mesi di stipendio, ai militari di leva 1 mese di paga e agli operai dell'arsenale ed ai salariati 2 quindicine di salari.

L'amm. Brenta partì per la prigionia lo stesso giorno 13 settembre e due giorni dopo seguirono lo stesso destino prima il comandante Minotti e poi l'amm. Zannoni: fieri e lieti di seguire nella cattiva sorte i loro dipendenti.

Si deve mettere in evidenza che questi tre ufficiali si comportarono con grande dignità di fronte ai Tedeschi, anche nella fase di accettazione della resa; anche i capi dei servizi dipartimentali e della base compirono il loro dovere con senso dell'onore militare ed in modo adeguato alle gravi contingenze attraverso le quali passò la Piazza di Venezia nei quattro giorni successivi alla proclamazione dell'armistizio.

Né si deve dimenticare che all'amm. Brenta e all'amm. Zannoni fu riservato durante la lunga prigionia un trattamento di particolare durezza: il primo fu rinchiuso per nove mesi di carcere in una fortezza (insieme con alcuni generali) e il secondo fu messo sotto processo, presso il tribunale speciale di Parma, ma assolto alla

fine del dibattito (1). A questo proposito l'amm. Brenta non riuscì a comprendere perché fosse intentato un processo contro l'amm. Zannoni, anziché contro lui stesso nella sua qualità di Capo responsabile di quel che avvenne a Venezia: anzi egli aveva preparato una domanda al Comando Supremo tedesco, nella quale affermava che il processato avrebbe dovuto essere lui e non Zannoni; quando stava per inviarla seppe dell'assoluzione dell'amm. Zannoni.

Entrambi in prigionia serbarono fermo contegno e rifiutarono sdegnosamente i frequenti inviti alla collaborazione: da questo forse dipesero i provvedimenti presi contro di loro.

b) *Ancona.*

Era a capo del Comando Marina di Ancona il capitano di vascello richiamato Umberto Menegali: egli vi si trovava fin dal 10 giugno 1940. L'importanza di Ancona era legata alla presenza di uno dei Cantieri Riuniti dell'Adriatico, che aveva costruito e aveva in costruzione molte navi per la Marina Militare.

Il pomeriggio del 9 era giunto in volo da Venezia il tenente di vascello Mantero, che l'amm. Brenta aveva inviato per trasmettere al comandante Menegali le sue direttive: l'ufficiale aveva ricevuto e doveva trasmettere le direttive esclusivamente a voce, per evitare che documenti scritti cadessero in mani tedesche se egli fosse stato catturato.

Tali direttive erano eguali a quelle impartite dal Comandante in Capo dell'Alto Adriatico agli altri comandanti da lui dipendenti, con qualche variante suggerita dalla diversità delle situazioni locali: così per Ancona il cantiere navale doveva essere reso inutilizzabile per almeno tre mesi e all'arrivo dei Tedeschi dovevano essere sabotate le loro linee di comunicazione.

Ad Ancona la difesa dipendeva completamente dall'Esercito: era armata una sola delle due batterie con tre pezzi da 152 mm, perché l'altra era stata inviata molto tempo prima a Tobruk. Il personale della batteria era della Marina. Alla difesa contraerea, costituita da due sole batterie da 76 mm, provvedeva la M.A.C.A. (Mili-

(1) La denuncia si verificò il 29 gennaio 1944. Insieme coll'amm. Zannoni furono denunciati: il gen. Robotti comandante della 2^a Armata, il gen. Vercellino comandante della 4^a Armata, il gen. Caracciolo comandante della 5^a Armata, il gen. Gariboldi comandante dell'8^a Armata, il gen. Rosi comandante del Gruppo Armate Est, il gen. Vecchiarelli comandante l'11^a Armata, gli amm. Campioni, Mascherpa, Pavesi, Leonardi, Matteucci. Fu precisamente nei processi che ne seguirono che vennero, obbrobriosamente, condannati a morte gli amm. Campioni e Mascherpa.

zia Artiglieria Contraerea). Inoltre, sul Monte Conero era stato sistemato il gruppo di mitragliere c.a. destinato all'incrociatore leggero *Ottaviano Augusto*, che era in allestimento.

La forza totale della Marina per i vari compiti (batterie, ostruzioni, dragaggio, pilotaggio, navi in allestimento, ecc.) si aggirava sulle 800 persone.

I depositi di combustibili liquidi e di carbone erano quasi esauriti.

Pochissimi erano i Tedeschi presenti nella città, in rapporto alle notevoli forze di fanteria e di artiglieria del nostro Esercito.

L'8 settembre, oltre al panfilo reale *Savoia* in disarmo e all'*Ottaviano Augusto* in allestimento, erano presenti nel porto pochi piroscafi, la nave-ospedale *Principessa Giovanna* (che vi giunse da Spalato alle 07.30 del 9), due sommergibili « tascabili » da 36 tonnellate (C.B. 11 e C.B. 12) e 12 dragamine ausiliari. Tra il 9 e il 13 (giorno precedente a quello dell'occupazione tedesca) affluirono ad Ancona da vari porti dell'Alto Adriatico 7 unità navali (2 sommergibili, 3 Mas, 2 navi sussidiarie), 22 piroscafi, numerosi motovelieri e motopescherecci. In totale tra il 9 e il 13 si trovarono presenti o in transito 70 bastimenti: tutti furono fatti partire in tempo utile, eccetto il *Savoia*, l'*Ottaviano Augusto*, il P.fo *Nennella* e qualche altra unità.

Il *Savoia* e l'*Ottaviano Augusto* rimasero all'ormeggio (il primo sabotato, il secondo intatto perché non era utilizzabile prima di parecchi mesi) e affondarono per attacco aereo alleato: il primo il 19 luglio 1944 e il secondo il 1° novembre 1943.

Tra le unità che transitarono da Ancona vanno ricordati in modo particolare i sommergibili *Ametista* (proveniente da Fiume) e *Serpente* (proveniente da Pola).

Questi due sommergibili erano giunti ad Ancona il giorno 11 ed erano partiti contemporaneamente alle 15.00 del 12, con l'ordine di Marina Ancona di raggiungere Taranto: nell'ordine era precisato che nelle clausole d'armistizio era esclusa la cessione delle navi e l'ammmainata della bandiera.

Uscirono dal porto portando a rimorchio i due « tascabili »: *Serpente* col C.B. 12 e *Ametista* col C.B. 11.

A breve distanza dal porto il *Serpente* (ten. vasc. Raffaello Allegri) mollò il rimorchio e poco dopo si arrestò. L'*Ametista* (sten. vasc. Luigi Ginocchio) fece altrettanto. I due tascabili rimasero immobili anch'essi.

Subito dopo il *Serpente* si autoaffondò, mentre il personale trabordava su un motopeschereccio di passaggio, chiamato dal comandante Allegri, sbarcando a Civitanova. L'*Ametista* imitò il *Serpente*, sebbene il comandante del C.B. 12 (sten. vasc. c. Valles) avesse tentato di persuadere il sten. vasc. Ginocchio a non seguire l'esempio del comandante Allegri, che aveva detto al Ginocchio di fare come credeva: un altro peschereccio imbarcò il personale e lo trasportò a Numana. Il C.B. 11 e il C.B. 12 proseguirono da soli la navigazione, giungendo a destinazione.

A guerra finita fu appurato che il comandante Allegri aveva premeditato l'affondamento della sua unità, prendendo a pretesto il fatto che non era in perfetta efficienza, e che il giovane sten. vasc. Ginocchio (che stava allora seguendo il tirocinio di comandante) fu influenzato nella sua decisione dall'esempio dell'Allegri. Entrambi entrarono poi al servizio della Marina di Salò.

Tutti e due i comandanti, a guerra conclusa, furono sottoposti al giudizio di un Tribunale militare per il reato di « perdita di nave ». Il procedimento, attraverso varie vicende giudiziarie, si concluse favorevolmente per loro, tenendo conto sia del loro onorevole passato di guerra, sia del disorientamento provocato nel loro animo dalla confusa e gravissima contingenza armistiziale, per cui male avevano apprezzato la situazione nonostante gli ordini chiarissimi ricevuti dal Comando Marina di Ancona.

In sede storica si deve tuttavia mettere in evidenza che delle numerose unità trasferitesi al sud in Adriatico, queste due sole si affondarono per decisione dei loro comandanti: in particolare, riferendoci ai sommergibili, i sei in condizione di prendere il mare eseguirono l'ordine di trasferirsi a Taranto senza esitazioni (*Settimo* e *Otaria* da Fiume, *Pisani*, e *Mameli* da Pola, C.B. 11 e C.B. 12 da Ancona nonostante che vedessero affondare sotto i loro occhi le due unità maggiori e fossero comandati da giovani ufficiali di complemento).

Ritornando ad Ancona, ecco le vicende del Comando e del personale della Marina.

Per mezzo del ten. vasc. Mantero, rientrato in volo a Venezia il mattino del 10, il comandante Menegali propose al Comando in Capo di armare il *Savoia* per farlo partire per il sud. In attesa dell'autorizzazione, inviò sulla nave personale prelevato da quello designato a costituire l'equipaggio dell'*Ottaviano Augusto*, fece accendere le caldaie e preparare la nave alla navigazione. Ritardando a giungere l'autorizzazione, la sollecitò con telegramma e ne ebbe

risposta negativa: perciò mise di nuovo la nave in disarmo, facendone sabotare le caldaie.

Il motivo che spinse il Comando in Capo di Venezia a lasciare ad Ancona la nave *Savoia* non si comprende, perché era in contrasto con quello trasmesso ad Ancona per mezzo del ten. vasc. Mantero di far partire per il sud tutte le unità in condizioni di muovere, tanto che il comandante Menegali fece partire non solo quelle già presenti in porto l'8 settembre, ma anche quelle affluite da varie sedi dell'Alto Adriatico, Venezia compresa.

Forse a Venezia si ritenne imprudente far prendere il mare ad una nave in disarmo da vari anni, con equipaggio raccogliuccio.

Fino al giorno 10 il personale si mantenne disciplinato; poi cominciò lo sbandamento, agevolato dall'afflusso di militari provenienti dalla sponda dalmata in seguito allo scioglimento di quei reparti e dalle notizie da loro propalate sul trattamento fatto dai Tedeschi ai militari catturati (disarmo e internamento in Germania). Questi militari affluivano su motovelieri e altre piccole unità in fuga dalla Dalmazia, che venivano fatti proseguire per il sud coi militari che non avevano interesse di sbarcare ad Ancona.

D'altra parte il Presidio di Ancona non era in condizioni di opporre valida resistenza alle truppe germaniche che stavano avvicinandosi alla città, e allora il comandante Menegali fece approntare i fogli di licenza a tempo indeterminato per tutti e dispose per la distribuzione di anticipi sugli stipendi e sulle paghe.

La sera dell'11 aveva lasciato Ancona la nave ospedale *Principessa Giovanna*, che arrivò a Taranto la mattina del 14.

Così, quando la sera del 14 i Tedeschi occuparono la città e il porto, tutti i militari erano praticamente partiti, i servizi e gli impianti erano smobilitati e sabotati.

Il giorno 15 il comandante Menegali fu chiamato nella sede della Capitaneria dal comandante di marina tedesco, che subito gli contestò la responsabilità che gli incombeva per aver fatto partire per il sud tutte le navi in condizione di navigare. Fu poi trasferito alla caserma Cialdini, dove si trovavano riuniti dai Tedeschi gli ufficiali del Presidio. Mediante sotterfugi, riuscì ad essere lasciato libero e a trasferirsi a Roma dove, data la sua età (61 anni), restò indisturbato in attesa della liberazione.

c) Trieste e Monfalcone.

Il Comando Marina di Trieste era retto dal capitano di vascello richiamato Lorenzo Stallo.

La città aveva importanza militare marittima, per così dire indiretta, per essere la sede del Lloyd Triestino, per avere un porto di grande traffico in tempi normali e per essere sede di rinomati cantieri, nei quali l'8 settembre 1943 erano in costruzione o in allestimento 2 cacciatorpediniere e 6 corvette, in trasformazione in navi contraerei i due incrociatori *Etna* e *Vesuvio*, in avanzato allestimento la corazzata *Impero* e in grandi riparazioni la corazzata *Cavour*.

Dal Comando Marina dipendevano i due Uffici tecnici di controllo dei cantieri, quello del Genio Navale e quello delle Armi Navali, la Capitaneria per la parte militare delle sue attribuzioni, il gruppo di navi di uso locale per i servizi di vigilanza e di dragaggio.

A Trieste erano presenti forti nuclei tedeschi (generalmente in transito per l'Albania e la Grecia), accantonati nella zona del porto nonostante le rimostranze più volte avanzate dal comandante Stallo alle Autorità dell'Esercito.

Poco dopo la mezzanotte del giorno 8 fu dato l'ordine di approntamento alla partenza delle navi militari e mercantili in condizioni di navigare, mentre le navi-scuola *Colombo* e *Vespucci* e le motonavi *Saturnia* e *Vulcania* erano già state avviate rispettivamente a Pola e a Venezia, come si è veduto (V. paragrafo 12-b e 12-c).

Movimenti notturni di truppe tedesche da Opicina verso Trieste erano stati preannunciati al Comando Marina dal Comando del XXIII Corpo d'Armata per la notte, diretti — come al solito — verso gli accantonamenti del porto. Ma dopo la mezzanotte dell'8 essi assunsero una intensità e un aspetto preoccupanti, tanto che il Comando del Corpo d'Armata decise di contrastarli e chiese l'eventuale intervento dell'artiglieria di unità navali contro la rotabile Opicina - Trieste.

In conseguenza il Comando Marina ordinò all'*Audace* di uscire dal porto e alla Tp *Insidioso* (in arrivo da Pola) di attendere in rada. Alle 06.20 il Corpo d'Armata confermò la necessità immediata dell'intervento, ma prima che il comandante Stallo potesse far pervenire l'ordine alle torpediniere, i Tedeschi aprirono il fuoco contro di esse, che si allontanarono tenendosi pronte a scortare piroscafi in partenza.

Ma alle 06.30, con fulminea azione, le truppe tedesche alloggiate nel porto s'impadronirono d'una batteria da 76 e delle mitragliere sistemate sui moli per la difesa delle ostruzioni e dello specchio d'acqua antistante, e occuparono i piroscafi all'ormeggio. In poco più di un'ora l'aggressione era compiuta.

Tuttavia le navi d'uso locale riuscirono a partire, mentre la *Cv Berenice* fu affondata (V. paragrafo 12-g).

In definitiva, la sera del 9 i 26 bastimenti mercantili presenti erano catturati: su 18 di essi poterono essere attuati i sabotaggi ordinati, su altri 8 — catturati, per primi — non vi fu il tempo di far nulla. Tra i mercantili era il *Rex*, famoso per avere conquistato il nastro azzurro dell'Atlantico in una delle traversate.

Le *Tp Audace e Insidioso* si allontanarono: la prima per Venezia, e ne abbiamo narrate le vicende; la seconda per Pola, dove — rimasta immobilizzata per aver ceduto la nafta al *Vulcania* e per essersi sabotata — cadde in potere dei Tedeschi, che la utilizzarono col nome di T.A. 21 finché fu distrutta nell'estate 1944 durante un bombardamento aereo.

Intanto i Tedeschi estendevano l'occupazione a tutta la città. Il Comando Marina, per non rimanere isolato, verso le ore 09.00 del 9 si trasferì sulla *Cavour* e vi accentrò tutto il personale reperibile. Sulla *Cavour* regnava ordine e disciplina, così che tutti i provvedimenti per lasciar libero l'equipaggio e tutto il personale affluito poterono svolgersi regolarmente; fu anche proceduto al sabotaggio delle unità che avrebbero potuto essere approntate in meno di tre mesi.

Tornato verso le 17.30 alla normale sede del Comando Marina, il comandante Stallo seppe dal Comando del Corpo d'Armata che, per accordi coi Tedeschi, doveva essere ritirato per le ore 18.00 il personale lungo la costa da Muggia a Miramare (cioè verso Monfalcone) perché la costa sarebbe stata occupata da truppe germaniche.

Il giorno successivo, 10 settembre, furono circondati da truppe tedesche con autoblindo i Comandi del Corpo d'Armata, della Difesa territoriale di Trieste e della Marina. Il comandante Stallo era però ritornato sulla *Cavour* e poté il mattino dell'11, per fortunata combinazione, telefonare a Venezia e ragguagliare della situazione il Comando in Capo, ottenendone in risposta l'autorizzazione a lasciare Trieste (come la sera innanzi gli aveva consigliato il Comando territoriale poco prima di sciogliersi). Egli tuttavia rimase ancora per qualche tempo sul posto, in abito civile, sia per svolgere opera di assistenza a quanti — militari, impiegati e operai — ne avevano bisogno, sia per sistemare le questioni amministrative coi cantieri.

A Monfalcone non esisteva un vero e proprio Comando Marina, ma una Sezione staccata dell'Ufficio Genio Navale di Trieste: tut-

tavia aveva funzioni di Comandante Marina l'ufficiale più anziano del gruppo sommergibili in allestimento.

L'importante cantiere era l'8 settembre affollato di navi in costruzione, ed esistevano per la sua difesa tre batterie fisse contraeree armate dalla Marina e altre quattro carreggiate.

Tra unità in costruzione, in allestimento e in riparazione c'erano: 16 sommergibili, 4 corvette, 2 motosiluranti, 4 Mas, 7 navi mercantili.

Sul posto si trovò il mattino del 9 settembre, quale ufficiale più anziano, il maggiore g.n. Oreste Bambini, dopo che il sommergibile *Nautilo* era partito per Venezia col C.M. 1 al comando del capitano di corv. Campanella.

Il Bambini, preso contatto col Comando Territoriale, provvide a far partire i due Mas che erano in grado di muovere e a far sabotare sia tutte le unità approntabili in meno di tre mesi sia le batterie. La sua opera si svolse nel giro di 48 ore, prima che i Tedeschi occupassero Monfalcone e il cantiere.

d) Pola (1).

Comandante Militare Marittimo e della Piazza di Pola era l'ammiraglio div. Gustavo Strazzeri, che era in carica da poco meno di tre mesi. Da lui dipendevano i Comandi Marina di Monfalcone, Trieste, Cherso-Lussino e Fiume. L'importanza di Pola derivava

(1) Allo scopo di poter adeguatamente interpretare gli avvenimenti accaduti nei territori affacciati al lato orientale dell'Adriatico e dello Jonio, dall'Istria al Peloponneso, è opportuno riportare l'ordine emanato dal Comando Supremo alle 02.15 del 9 settembre. L'ordine era diretto ai Comandi Centrali delle Forze Armate (Superesercito, Supermarina, Superaereo), al Comando Gruppo Armate Est (avente giurisdizione sulla Balcania occupata, sull'Istria e sulla Dalmazia), al Comando dell'11^a Armata (Grecia e Creta), al Comando Forze Armate dell'Egeo. Nel testo ometteremo la parte concernente il Comando dell'Egeo, per la quale si rimanda al Volume XVI.

«Comando Gruppo Armate Est concentri le forze riducendo gradatamente occupazioni come ritenuto possibile et conveniente in modo da garantire comunque possesso porti principali et specialmente Cattaro et Durazzo semialt dare preavviso dei movimenti ai Comandi germanici alt Per Grecia et Creta già emanati ordini diretti alt Forze Aeree dovranno raggiungere immediatamente i campi della madrepatria oppure quelli dell'Egeo alt Materiali et impianti a terra delle zone di occupazione dovranno essere distrutti alt Personale seguirà sorte di quello dell'Esercito alt Mezzi della Marina da guerra et piroscafi dislocati nei vari porti Grecia e Creta dovranno rientrare subito in patria alt Unità che stessero per cadere in mano germanica dovranno auto-

dal fatto che era la sede di numerose scuole: cannonieri, telemetri, motoristi, personale delle scuole di addestramento per i sommergibili e per i Mas, sezione allievi ufficiali di complemento dell'Accademia Navale. Due aeroporti erano compresi nel territorio della Piazza e a Porto Rose vi era la scuola per osservatori aerei.

E' importante rammentare che le comunicazioni ferroviarie erano da tempo interrotte nell'Istria e che Pola difettava di acqua, per cui doveva rifornirsi con navi-cisterna; per via mare doveva anche essere in parte approvvigionata di viveri.

La Piazzaforte aveva un fronte a terra con uno sviluppo di 32 chilometri, che comprendeva la punta meridionale dell'Istria fino a Capo Promontore e che distava da Pola, nel punto più vicino quasi esattamente a nord della città, soltanto 5 chilometri. Per la difesa del fronte a terra il Comando M.M. dipendeva da quello del XXIII Corpo d'Armata appartenente alla 2ª Armata (gen. Robotti). Come in tutte le Piazzeforti della Marina il fronte a terra si trovava ad essere debolmente guarnito: c'erano soltanto 7 postazioni di mitragliere che battevano le strade di accesso alla città; pattuglie di vigilanza fra le strade affidata a uomini della riserva; di tutte le batterie navali e contraeree (10 navali, 4 c.a., 6 c.a. e a.n.) due sole di piccolo calibro potevano far fuoco verso il fronte a terra.

In definitiva la sicurezza della Piazza da offese provenienti dall'esterno era legata all'efficienza operativa delle truppe del Corpo d'Armata. Quella interna era essenzialmente dipendente dalle possibilità di contrastare iniziative ostili del gruppo di Tedeschi concentrati a Scoglio Olivi, isolotto antistante la passeggiata a mare della città e collegato da un ponte colla terra, dove si trovava un cantiere di riparazioni. Vi erano ormeggiati tre sommergibili e alcune motosiluranti con 350 uomini. Queste unità germaniche erano in lavori ed un solo sommergibile era in condizioni di muovere.

A Pola erano in vigore fin dal 25 aprile 1943 speciali misure di ordine pubblico, suggerite dal dilagare attraverso l'Istria di partigiani di varie tendenze; il 26 luglio l'amm. Strazzeri, per ordine del Comando del XXIII Corpo d'Armata, aveva assunto parte dei poteri civili.

affondarsi alt Naviglio dislocato in porti Egeo rimarrà in porto alt Naviglio in navigazione dirigerà porti italiani oppure dell'Egeo alt Tutte le truppe di qualsiasi forza armata dovranno reagire immediatamente et energicamente et senza speciali ordini ad ogni violenza armata germanica et della popolazione in modo da evitare di essere disarmate e sopraffatte alt Non deve essere presa iniziativa di atti ostili contro Germanici alt Generale Ambrosio».

Quando l'8 settembre fu annunciato l'armistizio, i servizi di ordine pubblico furono potenziati nel settore comprendente Scoglio Olivi. I Tedeschi, bene armati e dotati di mitragliere pesanti, avevano eseguito a Scoglio Olivi notevoli apprestamenti difensivi anti-aerei, ma le grosse mitragliere contraeree di cui disponevano erano state sistemate in modo da poter sparare anche tutto in giro allo Scoglio: donde il pericolo nel caso di crisi nei rapporti fra Italia e Germania. Per fronteggiare questo pericolo era previsto il rastrellamento a domicilio dei Tedeschi, la dislocazione di un plotone mitraglieri della Scuola cannonieri in un caseggiato di fronte al ponte dello Scoglio, l'eventuale impiego delle artiglierie di navi ormeggiate in posizione adatta.

Durante la notte sul 9 e il giorno 9 furono disposti provvedimenti analoghi a quelli più volte descritti parlando degli avvenimenti nelle altre basi. Avuto subito sentore che i Tedeschi si erano messi in istato di resistenza, fu inviato il plotone mitraglieri di fronte allo Scoglio Olivi, furono raggruppati sulle strade di accesso a Pola gli uomini e furono fatte partire le unità navali pronte a muovere, nonostante il divieto dei Tedeschi, che non osarono tuttavia ostacolarne i movimenti coll'unico sommergibile efficiente in seguito all'energico atteggiamento assunto dal Comando Militare Marittimo.

Dal Comando del XXIII Corpo d'Armata l'amm. Strazzeri non ricevette mai ordini, ma soltanto richieste d'informazioni sulla situazione a Pola.

Alle 15.30 del 9 si presentò all'ammiraglio il tenente di vascello tedesco Braun con quattro richieste del suo Comando:

- libertà di circolazione dei Tedeschi per accedere ai loro magazzini e depositi, situati fuori dello Scoglio Olivi;
- sorveglianza in comune delle ostruzioni del porto;
- libertà di partenza per sommergibili e motosiluranti tedesche a lavori ultimati;
- astensione da ogni propaganda antitedesca.

L'ammiraglio accettò la prima richiesta, respinse la seconda e la terza, accettò la quarta non assumendo responsabilità per quanto concerneva l'ambiente cittadino e operaio.

Nel frattempo tutte le navi in condizioni di muovere stavano partendo e partirono: l'allontanamento dell'unità più importante, la *Giulio Cesare*, irritò i Tedeschi.

Si è già avuta occasione di parlare delle partenze e delle vicende di questa corazzata, delle navi *Colombo*, *Vespucchi* e *Palinuro*,

della Tp *Sagittario* e della Cv *Urania* partite colla *Giulio Cesare*, della Cv *Baionetta*, della Tp *Insidioso*, dei Smg *Serpente*, *Pisani* e *Mameli*, della Cn *Aurora*, della Cist *Verbano*.

Oltre a queste unità, tutte partite, erano a Pola la Cn *Cattaro* (ex jugoslava *Dalmacija*) in lavori, alcuni sommergibili tascabili tipo « C.B. », una flottiglia di dragamine ausiliari (motopescherecci requisiti) e tre piroscafi, tre Mas, alcuni rimorchiatori.

La *Cattaro*, appena partita la *Cesare*, fu ormeggiata al suo posto per consentirle di battere — se necessario — Scoglio Olivi.

Le altre unità partirono tutte, salvo i sommergibili « C.B. » e un Mas che non erano pronti, e due dragamine ausiliari.

Si approfittò delle partenze per portare in salvo personale delle Scuole Sommergibili e Motoristi Navali, imbarcato in gran parte sul P.fo da passeggeri *Eridania*.

Di questo piroscavo meritano di essere ricordate le vicende.

Partito da Pola alle ore 24.00 del 9 settembre per Sebenico, con a bordo circa 1200 uomini tra i quali numerosi ufficiali e molti aspiranti del genio navale, vi giunse verso le ore 21.00 del giorno 10. Il comandante M.M. comunicò che forze germaniche erano poco lontane, in marcia verso la città, e allora l'*Eridania* partì alle 06.00 del mattino dell'11 dopo aver ottenuto un modesto rifornimento di farina. Diresse verso nord nei canali dalmati, proponendosi di fiare poi rotta su Ancona non avendo — a detta del comandante — sufficiente combustibile per raggiungere Bari. A mezzogiorno tre Stukas lo obbligarono a dirottare verso Zara, dove arrivò verso le 15.00 trovandola già occupata dai Tedeschi. Ripartì per Fiume il mattino del 14, per ordine delle autorità germaniche, dopo aver imbarcato 200 profughi civili di ambo i sessi. Giunse a Fiume la stessa sera alle 17.30, trovando la città non ancora in mano tedesca. La sera del 16 i Tedeschi entrati in città — dopo averne due volte bombardata dall'aria la zona portuale il 15 e il 16, senza colpire il piroscavo — ne presero possesso, dichiararono prigionieri tutti gli imbarcati e il 18 mattina, con una scorta armata a bordo lo fecero partire per Pola. Da qui, imbarcati circa 500 soldati sbandati, l'*Eridania* fu fatto proseguire per Venezia il 19 e vi giunse il pomeriggio alle 15.00. Tutto il personale presente a bordo (circa 2000 persone) fu fatto subito partire per i campi di concentramento in Germania.

Il piroscavo affondò il 7 ottobre 1943, silurato dal sommergibile polacco *Sołkol*, mentre era in navigazione al servizio dei Tedeschi tra Veruda e Pola.

Dei velivoli presenti negli aeroporti, soltanto cinque furono in condizioni di partire subito, altri otto partirono il giorno 11; gli altri furono inutilizzati analogamente alle poche navi rimaste in loco, mentre il personale d'aviazione poté in parte imbarcarsi sulle unità in partenza.

Intanto la situazione di Pola andava diventando sempre più preoccupante per il cedimento dei reparti della 2^a Armata, resosi manifesto con l'afflusso di sbandati, per tentativi di saccheggio di magazzini militari, per defezioni di personale contenute — tuttavia — dall'intervento degli ufficiali. L'amm. Strazzeri, in un giro d'ispezione compiuto il giorno 10, si rese conto che i nuclei posti a difesa delle strade lungo il perimetro della Piazza avevano scarse possibilità di resistere a truppe tedesche, perciò diede disposizioni affinché esse fossero fermate invitandole a inviare parlamentari al comandante M.M.: ciò allo scopo di guadagnare tempo ed evitare spargimento di sangue; in ogni caso lasciare ai Tedeschi la responsabilità di far fuoco per primi e, di fronte a forze superiori, ritirarsi su Pola. A rendere più delicata la situazione contribuivano i partigiani di stirpe slava che, col pretesto di cercare l'appoggio italiano contro i Tedeschi, miravano al controllo di tutta l'Istria e ad impadronirsi delle opere e dei magazzini militari: perciò fu dato l'ordine di opporsi anche ad eventuali aggressioni dei partigiani.

La sera del 10, verso le 22.00, si produsse un evento determinante. Si presentò all'ammiraglio il ten. vasc. Braun latore di una comunicazione, scritta in tedesco, che cominciava così: « In seguito ad ordine del Comandante in Capo della Marina da guerra tedesca, Grande Ammiraglio Dönitz, il Comandante militare a Pola chiede al Comando M.M. italiano di Pola l'adempimento delle seguenti clausole ».

La solennità (se così è consentito dire) dell'esordio dava alla comunicazione carattere di ultimatum. Vi erano elencate otto clausole, quattro delle quali coincidevano con quelle presentate il giorno prima dal ten. vasc. Braun per iniziativa del locale Comando tedesco.

Le altre dicevano:

— nessuna unità italiana dovrà lasciare il porto, sotto pena di distruzione; i due sommergibili con 4 persone d'equipaggio (ossia quelli tascabili) messi in mare dovranno essere di nuovo tirati in secco;

— non dovrà aprirsi il fuoco contro la base tedesca o contro qualsiasi persona ad essa appartenente;

— l'autoaffondamento di navi sarebbe considerato come un gesto di atteggiamento ostile;

— l'incrociatore *Cattaro* dovrà riprendere il precedente ormeggio.

La comunicazione concludeva: « Il Comandante in Capo della Marina da guerra germanica mette in chiaro che l'Ammiraglio titolare del Comando M.M. e il suo Stato Maggiore rispondono personalmente colla loro vita di ogni offesa recata a qualunque persona appartenente alla base navale tedesca. I mezzi per tradurre in atto questa minaccia sono pronti. Dalla risposta alle presenti richieste dipende il contegno delle truppe tedesche che sono in marcia ».

L'ammiraglio consentì di discutere questo « ultimatum » e intanto emanò gli ordini per l'inutilizzazione delle batterie, ordini che furono quasi completamente eseguiti.

Riunì il mattino successivo a consiglio il capo di S.M. (cap. vasc. Ugo Salvadori) e i capi servizio, e — confortato dai loro pareri — accettò le condizioni dell'ultimatum con qualche eccezione:

— libertà di traffico per la Cist *Verbano* e per i motovelieri destinati al trasporto dei rifornimenti;

— riconferma che avrebbe potuto rispondere di propaganda antitedesca soltanto fra il personale militare;

— trasferimento della *Cattaro* in Val di Figo (cioè in zona dalla quale i Tedeschi non avrebbero potuto valersene) anziché all'ormeggio precedente;

— nessuna risposta alle minacce rivolte alla sua persona e ai suoi collaboratori per i casi d'inosservanza delle condizioni accettate.

Egli non fece obiezioni al divieto di autoaffondamento, perché non era in contrasto coll'ordine di inutilizzare le unità — rimaste, come si è veduto, assai poche — per almeno tre mesi.

L'accettazione fu da lui giustificata con considerazioni che stralciamo dalla sua relazione:

« Le notizie sulla situazione di tutto il fronte interessante l'Istria erano ormai precise e confermate. Esso non esisteva più; le truppe in via di sbandamento; gli Alti Comandi scomparsi; Trieste e Fiume occupate; Venezia bloccata (1).

« Avevo chiara la sensazione del mio isolamento, del crollo di

(1) Fiume, come si vedrà, non era ancora occupata, ma uno dei generali arrivati il giorno innanzi lo aveva dato per avvenuto; Venezia fu stimata bloccata dall'amm. Strazzeri in base alle difficoltà di comunicazione.

ogni forza di protezione alle mie spalle e delle impossibili condizioni di difesa in cui mi trovavo.

« La situazione della Piazza era allora la seguente: nessuna unità di qualche valore militare rimaneva a Pola; il *Cattaro* era inutilizzato nell'apparato motore e quando fu rimorchiato in Val di Figo furono buttati in mare gli otturatori; l'*Insidioso* era ancora fuori del porto; il *Verbano* poteva servire per andare a prendere acqua e viveri a Venezia. Unità mercantili non esistevano in porto, né pronte né in lavori. Era in sviluppo il piano di inutilizzazione di archivi, di materiali e di strumenti vari. La situazione della città era difficile per quanto riguardava acqua e viveri. Le possibilità di resistenza mi si presentavano sempre più precarie ».

D'altra parte l'accordo — come scrisse il comandante Salvadori — evitava possibili rappresaglie tedesche e consentiva invece che l'azione del Comando italiano potesse continuare a svolgersi con relativa libertà, tanto più che le clausole erano soltanto navali e non riguardavano il fronte terrestre della Piazza.

E infatti lo stesso giorno 11, di fronte alla minacciosa pressione di bande partigiane che stavano compiendo colpi di mano qua e là, furono presi provvedimenti di rinforzi della difesa a tergo della città, di cui assunse il comando il gen. Giuseppe Gianni (uno dei generali giunto a Pola, dopo lo scioglimento dei Comandi dipendenti dalla 2ª Armata): avvennero scontri con scambi di fucilate.

La sera alle 21.00 si presentò al posto di sbarramento della strada conducente a Trieste un parlamentare tedesco, il quale informò che una divisione corazzata in marcia sarebbe giunta a Pola alle 23.00 e invitò a non opporre resistenza, altrimenti « la Piazza sarebbe stata immediatamente attaccata da terra e dall'aria, e presidio e cittadinanza avrebbero subito le conseguenze del loro tradimento ».

Sentito anche il parere del gen. Gianni, l'ammiraglio dette ordine di lasciar libero il passo alle truppe tedesche, servendosi dell'opera del cap. vasc. Alberto Parmigiano (comandante delle Scuole, i cui allievi costituivano una parte notevole dei reparti scelti, dislocati lungo il fronte difensivo).

Verso le 21.30 si presentò al Comando M.M. il colonnello comandante di un reggimento corazzato, accompagnato dal maggiore g.n. Umberto Bardelli (1), e alle 22.00 giunse col suo stato maggiore anche il gen. Raabe, comandante della Divisione preannunciata.

(1) Il maggiore Bardelli si era aggregato volontariamente ai Tedeschi, trovandosi in licenza. Egli fu ucciso dai partigiani nei pressi di Ivrea.

Ne seguì una riunione, alla quale furono convocate anche le autorità civili; il gen. Raabe comunicò che alle 15.00 del giorno dopo (12 settembre) l'autorità militare tedesca avrebbe assunto i poteri militari e civili per la città di Pola.

L'ammiraglio accettò senza osservazioni le condizioni dettate per il trapasso dei poteri in quanto « non aveva alcuna intenzione di rivendicare il diritto al comando della Piazza nell'ambito tedesco, né di stabilire o di accettare qualsiasi forma di collaborazione per sé e per i suoi dipendenti ».

Ai militari, previo il loro disarmo, erano offerte tre alternative:

— collaborazione con le forze armate germaniche nella Piazza di Pola;

— collaborazione nel campo del lavoro in Germania;

— rinvio alle proprie case, per i soli aventi più di 45 anni, in caso di negata collaborazione.

La resa, regolata con ordini del Comando M.M., avvenne senza particolari incidenti e con modalità salvaguardanti per quanto possibile le apparenze, sotto la diretta responsabilità del capo di S.M. dell'amm. Strazzeri. Alle 15.00 del 12 il Comando germanico assunse i poteri.

Nessuno accettò di combattere coi Tedeschi; le risposte alle due ultime alternative furono rinviate alla sede di concentramento in Lubiana, dove una minima parte del personale optò per l'adesione ai Tedeschi; una parte degli ufficiali e dei marinai riuscì ad eclissarsi, sfuggendo all'internamento, col tacito consenso e coll'aiuto dei loro comandanti.

L'ammiraglio e il suo capo di stato maggiore furono il mattino del 13 segregati nelle loro stanze; poi il 9 ottobre trasferiti a Venezia, donde — dopo essere stati sottoposti a lunghi interrogatori — furono fatti partire per la Germania come prigionieri.

e) *Fiume - Sussak.*

Il Comando Marina era retto dal cap. vasc. rich. Alfredo Crespi e si trovava nella giurisdizione del V Corpo d'Armata (gen. Squero) appartenente alla 2ª Armata. La difesa del porto Fiume - Sussak era affidata all'Esercito e la comandava il gen. Rolla, dipendente dal gen. Squero. Il Comando della 2ª Armata (gen. Robotti) risiedeva a Sussak.

Dipendevano dal Comando Marina la Scuola Sommergibili e le unità dipendenti, navi di uso locale, unità per il dragaggio e per la

vigilanza foranea, unità adibite ai trasporti della 2^a Armata (che aveva verso sud giurisdizione su tutta la Dalmazia). Nei cantieri del Quarnaro c'erano navi in costruzione e in riparazione, sotto la vigilanza di uffici tecnici del genio navale e delle armi navali. Erano inoltre alla dipendenza di Marina Fiume 16 comandi o uffici portuali, che avevano anche funzione di Comandi Marina.

Il destino di Fiume fu strettamente legato al cambio degli Alti Comandanti dell'Esercito, avvenuto nella notte dal 9 al 10 settembre: mentre il gen. Robotti aveva dato disposizioni nettamente volte a resistere ai Tedeschi, il suo successore gen. Gambara trattò il mattino del 10 la resa, aprendo senza opposizione le porte della città alle truppe germaniche (1).

Concluse le trattative nel pomeriggio, il gen. Gambara ordinò al comandante Crespi di:

— mettere a disposizione delle famiglie degli ufficiali e dei funzionari civili un mezzo navale;

— provvedere all'invio in Italia del fondo di riserva della Banca d'Italia;

(1) Il gen. Gambara giunse da Roma a Sussak, dopo aver conferito a Padova col gen. Gariboldi alle 13 del 9 settembre, latore di un ordine del Capo di S.M. dell'Esercito gen. Roatta di costituire un « Comando Gambara » con due Corpi d'Armata dell'8^a Armata e due della 2^a per operare nella zona tra Padova e Fiume. All'8^a Armata restavano il XXV Corpo d'Armata e poche altre truppe, e alla 2^a Armata il XVIII Corpo d'Armata (che era in Dalmazia) e le truppe sparse nelle isole a sud di Veglia. Questo radicale mutamento organico-operativo concepito l'8 settembre, prima di avere nozione dell'imminente proclamazione dell'armistizio, mise in grave crisi in un momento diventato in poche ore delicatissimo tutta l'organizzazione militare del Veneto, della Venezia Giulia e dell'Istria. Il gen. Gambara riferì di aver avuto ordine di non applicare la Memoria 44, ciò che molto meravigliò il gen. Robotti. Alle 18 del 9 il gen. Gambara riuscì a telefonare al Comando Supremo a Roma e ne ebbe in risposta che la Memoria 44 doveva essere applicata, ma in modo da evitare combattimenti o gravi incidenti. Il gen. Robotti emanò le conseguenti direttive (attenuanti quelle già da lui impartite a tutta l'Armata) alle truppe che gli rimanevano e poi si dispose a lasciare Sussak per trasferirsi in Dalmazia col panfilo *Daino*, che era a Fiume a sua disposizione. Partì da Fiume per Lussino il mattino del 10, ma da Lussino non ritenne prudente proseguire verso sud senza la scorta di una torpediniera e la sera dell'11 decise di raggiungere col suo stato maggiore Venezia, dove giunse il 12 e dove cadde prigioniero dei Tedeschi dopo che questi ebbero occupato la città. Il gen. Gambara, mutate le direttive di resistenza ai Tedeschi date dal gen. Robotti, finì per far causa comune con loro, tanto che diventò il capo di stato maggiore di Graziani, mentre il gen. Robotti — come si è accennato — fu processato dal tribunale speciale della repubblica sociale.

— allontanare subito tutti i natanti presenti (motovelieri, motopescherecci, ecc.);

— usufruire di piroscafi e di motovelieri eventualmente in porto per trasportare personale e materiale dell'Intendenza.

Tutto ciò possibilmente entro la mezzanotte del 10, dovendo i Tedeschi presentarsi il giorno 11.

Viceversa essi entrarono in Fiume il 16, trattenuti dalla resistenza opposta sia da reparti delle truppe italiane in obbedienza ai primi ordini del gen. Robotti, sia dai partigiani jugoslavi.

L'interferenza di questi ultimi fu particolarmente sentita a Fiume. Fin dalla sera del giorno 8 erano cominciate in città dimostrazioni di crescente intensità, inscenate specialmente da partigiani croati e accompagnate il giorno 9 da lancio di manifestini antitaliani da parte di un velivolo quasi sicuramente croato.

Nella giornata del 9 i partigiani, sorprendendo la buona fede dei presidi, riuscirono a occupare temporaneamente un posto di blocco e alcuni fortini. Ricacciati, ripresero il 10 mattina a presentarsi davanti alle varie sedi militari e civili di Sussak, affermando di non voler più riconoscere le autorità italiane e di volersi insediare in loro vece. Contro la Marina, tentativi del genere vennero eseguiti all'officina e al deposito siluri di Sussak, alla caserma dei sommergibili, alla capitaneria di porto e al semaforo.

Per evitarne l'occupazione il comandante Crespi chiese il concorso dell'Esercito, e verso mezzogiorno il gen. Gambara gli concesse l'intervento dei carabinieri. Ma dinanzi all'invasione partigiana lo stesso Comando di Gambara sgomberò Sussak, seguito dal Comando della Piazza di Fiume-Sussak, e si ritirò a Fiume provvedendo a sbarrare l'antico confine sul ponte che unisce Sussak a Fiume sopra il fiume Eneo.

In conseguenza di ciò i partigiani si insediarono sul ponte e cominciarono subito ad appropriarsi delle armi delle truppe italiane in transito verso Fiume, disarmandole.

Intanto anche nel settore di Fiume andavano manifestandosi defezioni di personale e il comandante Crespi, di fronte all'incalzare degli avvenimenti tra la duplice minaccia dei Tedeschi e dei partigiani, a loro volta nemici fra di loro, favorì tutti gli esodi interpretando con larghezza gli ordini del gen. Gambara, cosicché verso le ore 01.00 del giorno 11 il porto di Fiume era completamente vuoto: era partito fino all'ultimo battello, carico di persone e di cose. Ad ulteriori richieste di mezzi per sgomberare via mare (la sola via pos-

sibile, essendo nell'interno interrotte tutte le comunicazioni) non poté esser dato corso.

Poco prima di mezzogiorno dell'11 il comandante Crespi assolto i suoi compiti, compresi quelli di far ritirare su Fiume il personale dei 16 uffici portuali da lui dipendenti e di far inutilizzare le unità non in condizioni di muovere, lasciò Fiume col rimorchiatore *Ragusa* (giunto tre ore prima da Sussak) col colonnello di porto Renato Corsi, vari ufficiali e altri dipendenti, diretto a Pola, dove aveva intenzione di trasferirsi per prendere contatto col Comando M.M. da cui dipendeva. Approdato a Cherso — dopo aver raccolto militari incontrati durante la navigazione su galleggianti vari — e avuto sentore della situazione precaria nel settore di Pola, decise di proseguire per Ancona dove giunse il 12; in accordo col comandante Menegali, che ormai non poteva più comunicare con Roma, inviò in licenza illimitata il personale che era venuto con lui ed egli stesso raggiunse il 14 Livorno — dov'era la sua famiglia — e morì il 26 maggio 1944 per i disagi incontrati ramingando qua e là allo scopo di sfuggire a cattura.

La sua partenza da Fiume fu giudicata — quando poterono essere accertati i fatti — prematura, per quanto avvenuta con l'ultimo mezzo in partenza, dato che la situazione a Fiume era ancora fluida.

Prima di lasciare Fiume aveva convocato il colonnello g.n. Antonio Parilli (capo di Navalgenio) e il tenente colonnello a.n. Mansueti Salvi (capo di Navalarmi), dicendo loro di rimanere ad attendere i Tedeschi con compiti di protezione e di assistenza delle maestranze e dei militari che non potessero partire. Una sua successiva comunicazione che partisero con lui sul *Ragusa* non giunse a destinazione, ed essi rimasero. Il colonnello Parilli, preso il comando del personale e di ogni servizio rimasto in loco, si mise a disposizione del gen. Gambarà: rimase a Fiume fino alla fine della guerra, costituendovi un centro di assistenza mascherato da una collaborazione del tutto inefficiente, tanto che il suo comportamento fu, a conflitto terminato, favorevolmente giudicato.

Per quanto riguarda le unità navali, così si possono riassumerne le vicende:

— Unità militari.

Partirono i sommergibili *Otaria* e *Ruggero Settimo* che giunsero regolarmente a Taranto. Il sommergibile *Ametista* partì anche esso, ma si autoaffondò nelle condizioni descritte nel precedente comma b.

Partì il *Quarnerolo*, nave appoggio della Scuola Sommergibili, con tutto il personale della scuola, raggiungendo Brindisi.

Rimasero invece, sabotate o meno (sotto la direzione del col. Parilli) secondo che il loro stato di approntamento era inferiore o superiore a tre mesi: il Ct *Pigafetta*; le Tp *Spica*, *Fionda*, *Balestra* e *Stella Polare* (che erano in costruzione), *Dezza* e *T. 3* (che erano in lavori); tre rimorchiatori.

— Unità mercantili.

Partirono 8 piroscafi, tutti carichi di personale e di materiale, compreso il personale delle unità impossibilitate a prendere il mare. Tra questi vanno ricordati il *Leopardi* (paragrafo 12-d); l'*Iadera* col tesoro della Banca d'Italia che sbarcò ad Ancona, recandosi poi a Volosca dove finì per essere catturato dai Tedeschi; il *Mocenigo*, incrociatore ausiliario, che raggiunse Taranto dopo aver toccato Ancona; tre piroscafi carichi di personale della 2^a Armata. Rimasero a Fiume, sabotati, tre piroscafi.

Partirono inoltre 14 motopescherecci che approdarono in varie località della sponda italiana dell'Adriatico, da Porto Corsini in giù; numerosi natanti minori di ogni specie.

All'organizzazione delle partenze presiedette con grande solerzia il comandante del porto, col. Corsi.

23° GLI AVVENIMENTI NELLE BASI DELLA DALMAZIA.

Spalato era la sede del Comando M.M. della Dalmazia (Mardalmazia), il cui titolare era l'amm. div. Antonio Bobbiese.

Da lui dipendevano il Comando del settore di Sebenico (cap. vasc. rich. Pietro Tacchini) e i quattro Comandi Marina di Spalato (cap. corv. Riccardo Lesca), di Ragusa (cap. vasc. rich. Alfredo Berardinelli), di Ploce (cap. freg. rich. Carlo Fecia di Cossato), di Zara (cap. freg. c. Giuseppe Rossi).

Era compito precipuo di Maridalmazia quello di provvedere alla sicurezza del traffico nell'arcipelago dalmato, traffico piuttosto intenso per la scarsità delle comunicazioni nella terraferma, la quale costringeva a ricorrere alla via marittima per i collegamenti e i trasporti tra le località costiere e — necessariamente — tra queste e le isole e tra l'una e l'altra isola.

Anche in Dalmazia, come in Istria, e in modo ancor più accentuato, l'interferenza delle bande partigiane inflù sugli avvenimenti e le località dov'erano i Comandi della Marina — tagliati fuori dal-

la Madrepatria, colla quale non potevano comunicare — furono coinvolte nel cedimento delle truppe dell'Esercito (XVIII Corpo di Armata già citato), a sua volta rimasto privo di ordini in seguito alle esposte vicende del Comando della 2^a Armata. Si rifletta, inoltre, che il 9 mattina la Croazia proclamò per radio l'annessione della Dalmazia, sotto la protezione delle forze tedesche.

Agli avvenimenti di Ragusa e di Ploce si è avuto occasione di accennare, trattando nel paragrafo 12-e dell'affondamento della Tp T. 8. Vi furono catturate dai Tedeschi la Tp T. 7 e una motobarca.

A Zara non accadde nulla di particolare: il personale che vi aveva la Marina non poté far altro che seguire la sorte dei presidi dell'Esercito, sgomberando verso le isole antistanti.

Diremo perciò qui di seguito ciò che accadde nei due principali centri marittimi di Spalato e di Sebenico. Parleremo anche di Teodo (Bocche di Cattaro), perché geograficamente appartenente alla Dalmazia sebbene dipendente dal Comando M.M. dell'Albania.

a) *Spalato.*

A Spalato l'amm. Bobbiese, avuta notizia dell'armistizio, diede il mattino del 9 al Comandante di Marina (cap. corv. Lesca) l'ordine di approntare tutti i mezzi navali in condizioni di navigare per il trasferimento in Italia di tutto il personale, ad eccezione di un gruppo di 100 uomini col comandante Lesca stesso, che sarebbe rimasto per salvaguardare le opere di proprietà della Marina. Il comandante Lesca eseguì l'ordine e scelse fra il personale 100 volontari propensi a rimanere; contemporaneamente dislocò gli uomini nei posti previsti dal piano di difesa.

Egli riferisce, nella sua relazione, che la sera del 9 alla cerimonia dell'ammaina-bandiera, la popolazione fece una dimostrazione di simpatia alle truppe italiane.

Verso le 10.00 del mattino successivo, 10 settembre, l'amm. Bobbiese riconfermò l'ordine di tener pronti tutti i mezzi per la partenza, ma contemporaneamente dispose che tutto il personale della Marina restasse in sede, rinviando l'imbarco ad altro momento. Al direttore marittimo (1) ordinò di preparare i piroscafi disponibili per

(1) Il Direttore Marittimo è un ufficiale di porto, col grado di maggiore generale o di colonnello, che sovrintende alle capitanerie e agli uffici portuali compresi nel territorio di giurisdizione della Direzione Marittima. Egli può eventualmente reggere anche il Comando della capitaneria del porto in cui

il trasferimento in Italia dei civili nazionali: anche per questo trasferimento contromandò nel pomeriggio la partenza.

E' chiaro che l'amm. Bobbiese — trovandosi in territorio occupato e non nazionale — ebbe come prima idea quella di sgombrare (ed analoga direttiva trasmise ai Comandi delle altre sedi in Dalmazia); poi ci ripensò e, pur mantenendo le unità navali in istato di approntamento al moto, annullò la decisione. E poiché Maridalmazia e i Comandi Marina da esso dipendenti non avevano mezzi per fare apprezzabile resistenza, rimanere significava dividere le sorti delle truppe dell'Esercito, alle quali era affidata la difesa di tutta la costa dalmata.

Alle 18.00 partirono le unità navali militari, ma senza imbarcare il personale a terra. Si trattò di due Tp (*Giovannini* e *T. 5*), una motovedetta, due rimorchiatori, un posamine, una cisterna, due motovelieri. Altre quattro piccole unità e il Mas 431, che erano inefficienti, caddero poi in mano tedesca. Anche gli idrovolanti della ricognizione marittima furono fatti partire per un idroscalo della Puglia (Taranto o Brindisi).

Gli ordini e i contrordini di Maridalmazia e la partenza del naviglio militare produssero un senso di disorientamento e di malcontento tra il personale: nella notte un gruppo di marinai tentò d'imbarcarsi sulla nave-appoggio *Curzola*, in partenza anch'essa, ma l'energico intervento del comandante Lesca li obbligò a rinunciare al tentativo e a ritornare ai loro posti.

Intanto la sera del 10 era stata data la disposizione di bruciare gli archivi, mentre la cassaforte contenente i fondi del Comando Marina veniva portata sulla Cn *Illiria*, trattenuta a disposizione di Maridalmazia.

Il mattino dell'11 si susseguirono vari attacchi di bombardieri tedeschi, che presero particolarmente di mira piroscafi e motovelieri in uscita dal porto per sottrarsi ai bombardamenti. Anche l'*Illiria* uscì, andando all'ancora presso l'isola Bua e avendo a bordo un certo numero di ufficiali e di soldati sbandati, che vi erano saliti prima che lasciasse l'ormeggio alla banchina di Spalato. Per sottrarre i marinai a inutili perdite, nel caso del ripetersi di bombardamenti, il comandante Lesca ebbe ordine di decentrare il personale alla periferia della città: egli eseguì l'ordine coi 600 uomini circa, costituenti la forza della Marina sul posto, non senza far presente al capo

risiede. Perciò l'ordine al Direttore Marittimo di Spalato doveva essere eseguito non solo a Spalato, ma in tutti i porti della Dalmazia.

di S.M. di Maridalmazia che il Comando sarebbe rimasto senza protezione.

Partite tutte le navi presenti a Spalato, l'amm. Bobbiese, nella notte tra l'11 e il 12, lasciò Spalato col suo stato maggiore e con altri ufficiali del Comando, utilizzando il motoscafo dell'*Illiria* (sul quale era tornato a Spalato nel pomeriggio il comandante della nave ten. vasc. c. Alfredo Bozzano per prendere ordini) per raggiungere la nave. Questa non fu ritrovata all'ancoraggio di Bua, perché si era allontanata — senza attendere il ritorno del comandante — per iniziativa dei sottufficiali sollecitati a rientrare colla nave in Italia dai militari dell'Esercito (1).

L'amm. Bobbiese aveva preso la decisione di partire la sera dell'11, dopo aver conferito col gen. Becuzzi (comandante della Divisione « Bergamo » competente per territorio): era stato riconosciuto che, una volta partite le unità navali ed aeree assegnate a Maridalmazia, il compito fondamentale dell'ammiraglio era sostanzialmente cessato e che perciò egli poteva lasciare Spalato per trasferirsi a Lagosta, la più esterna delle isole, e di là cercare di prendere contatto colle Autorità superiori per organizzare l'invio di rifornimenti a Spalato e di mezzi per il trasporto in Italia delle truppe, che non era prevedibile potessero permanere a lungo sotto la duplice pressione di partigiani e di Tedeschi.

Non avendo trovato l'*Illiria* a Bua, l'amm. Bobbiese approdò a Cazza dove poté telefonare al Comandante Marina di Lagosta (capitano corv. c. Alfredo Verra). Seppe così che questi, in seguito ad ordine del Comando del settore dell'Esercito da cui dipendeva, stava preparando lo sgombero dell'isola verso il Gargano.

Trasferitosi subito a Lagosta ed esaminata sul posto la situazione, l'ammiraglio dette ordine di sospendere le operazioni per lo sgombero e di riprendere l'assetto difensivo; riunì il personale per

(1) Sull'*Illiria* l'unico ufficiale era il comandante, essendo in licenza l'ufficiale in 2°. La nave lasciò l'ancoraggio di Bua verso le ore 21 del giorno 11, giustificando la precipitosa partenza al comando del nostromo col pretesto di non cadere in mano a partigiani presenti a Bua. Diresse per Sant'Andrea di Lissa, coll'intenzione di proseguire per Lagosta; inviò il 13 a Cazza un secondo capo a prendere notizie e qui egli, telefonando a Lagosta, ebbe dal comandante Bozzano la comunicazione di attenderlo a Cazza. Dopo alcune ore di attesa, il secondo capo ritornò a Sant'Andrea senza il comandante Bozzano, che arrivò a Cazza poco dopo la partenza del sottufficiale. La sera del 14 l'*Illiria*, sempre senza il comandante, lasciò Lissa dirigendo a Brindisi dove arrivò il 17 settembre dopo aver imbarcato altri soldati sbandati a Pelagosa.

rianimarne lo spirito combattivo, ma comprese che non era opera facile.

Erano presenti a Lagosta la *T. 5*, tre motovedette antisom, le unità adibite al dragaggio di Ragusa e di Lagosta.

La sera del 12, in seguito a cattive notizie sopraggiunte, l'ammiraglio decise di riprendere e di portare a compimento rapidamente lo sgombero dell'isola.

« A seguito della caduta di Ragusa, dell'evacuazione di Curzola e del conseguente totale isolamento di Lagosta — egli scrisse sotto la data del 13 settembre — considerata la scarsa disponibilità di viveri e soprattutto di acqua, l'esiguità del presidio e del suo spirito oltremodo depresso, data la perdurante mancanza completa di notizie circa la situazione politico-militare nella penisola, mentre permane assillante la necessità d'informare al più presto possibile circa la sorte di Spalato, decido di effettuare durante la notte prossima lo sgombero delle unità, del personale e di tutte le armi di Marina Lagosta lungo la direttrice Vieste-Brindisi... Inoltre la crescente infiltrazione partigiana dalla vicina Curzola avrebbe certamente imposta l'alternativa di dover cedere le armi ai partigiani imbalanziti e insofferenti di un dominio italiano ed anche di un condominio, oppure di tentare di combatterli cogli uomini di cui disponevo ».

Per tutta la giornata del 13 Lagosta fu tenuta sotto controllo aereo tedesco; nelle prime ore del pomeriggio la *T. 5* e gli altri natanti furono ripetutamente mitragliati e bombardati, insieme con altri in transito con truppe in ripiegamento verso il Gargano.

Calata la notte, tutte le unità lasciarono Lagosta in convoglio guidato dal cap. vasc. Lombardi di Lomborgo (che era il capo di S.M. di Maridalmazia), dirette a Vieste dove avrebbero chiesto ordini per la prosecuzione del viaggio verso Bari o Brindisi. L'ammiraglio colla *T. 5* fece rotta direttamente per Brindisi, dove entrò il mattino del 14 dopo aver saputo da un motoveliero armato della vigilanza foranea che Brindisi era in mani italiane.

Il comportamento dell'amm. Bobbiese fu poi vagliato attentamente: fu giudicata prematura la sua partenza da Spalato e affrettato il suo successivo abbandono di Lagosta, prima di aver fatto il possibile per prendere contatti colle alte Autorità militari, per riceverne le direttive dopo averle informate della situazione.

Nella notte tra l'11 e il 12 i partigiani entrarono nel Comando Marina di Spalato svaligiandolo. Il comandante Lesca si recò nel pomeriggio del 12 al Comando partigiano jugoslavo e informò che

la Marina avrebbe occupato l'edificio dell'Istituto Oceanografico per alloggiarvi i marinai e chiese con fermezza che i fabbricati della Marina fossero rispettati e considerati di sua proprietà: il Comando partigiano accettò e verso il tramonto avvenne il trasferimento del personale nell'Istituto Oceanografico.

Nei giorni successivi vi furono pressioni dei partigiani per indurre il comandante Lesca e i suoi dipendenti a unirsi a loro; ma egli rifiutò. Rimasto senza viveri, sciolse il Comando e aggregò i marinai ai reparti della Divisione « Bergamo », che aveva giurisdizione sul territorio di Spalato.

Il 18 settembre un gruppo di soldati poté partire per l'Italia con tre motovelieri concessi dal Comando partigiano; un quarto motoveliero partì il 22.

Il 23 giunse dall'Italia un convoglio di piroscafi guidato dal cap. vasc. Lombardi di Lomborgo e la stessa sera ripartì, dopo aver imbarcato il massimo numero possibile di marinai e di soldati.

Il 26 bande partigiane entrarono in città, operando distruzioni di opere e di impianti.

Il 27 si presentarono le prime truppe germaniche e nei giorni successivi l'occupazione del settore di Spalato divenne completa.

Il 4 ottobre tutti gli ufficiali rimasti in sede e i militari cominciarono ad essere trasportati con autocolonne verso l'interno, per proseguire poi per i campi di concentramento in Germania.

b) *Sebenico.*

A Sebenico il Comando del settore militare marittimo (cap. vasc. rich. Pietro Tacchini) prese accordi col Comando dell'Esercito per opporre resistenza all'occupazione germanica, ma quando le colonne motocorazzate tedesche si avvicinarono alla città, nessuna resistenza fu loro opposta e così i loro carri armati poterono penetrarvi attraverso il ponte, che non era stato fatto saltare, sulla strada di accesso da nord alla città. L'irruzione, avvenuta il mattino dell'11 settembre, fu rapida e improvvisa: in breve i carri armati giunsero sulle banchine del porto, prima che fosse possibile una qualsiasi reazione da parte dei reparti della Marina, i quali tuttavia riuscirono a danneggiare alcuni degli impianti e un certo numero di unità presenti.

A Sebenico si trovavano nell'imminenza dell'armistizio le due Tp T. 6 e T. 8, i due Mas 430 e 433, il posamine *Pasman*, tre motobarche, la Cist *Cherca*, la Cn *Levera* e un motoveliero.

Di queste unità caddero in mano ai Tedeschi in Sebenico il Mas 430, il *Pasman*, le tre motobarche e il motoveliero.

Le altre non erano l'8 settembre a Sebenico, ma in mare o in altri luoghi.

La T. 6 era da qualche giorno in servizio di scorta del traffico nei canali dalmati: il 10 ebbe ordine di recarsi a Lussino, ma nel dubbio che l'isola fosse già occupata dai Tedeschi fece rotta per Cesenatico dove approdò alle 11.30 del giorno 11. Cercò di avere notizie sulla situazione ad Ancona, dove aveva intenzione di recarsi per rifornirsi di nafta e proseguire verso sud: non essendo riuscita a collegarsi con Ancona, il suo comandante (ten. vasc. c. Guido Suttora) decise di affondare l'unità al largo di Cesenatico.

Della T. 8 si è già detto. Il Mas 433 si trovava a Uliveti, donde poté raggiungere la costa italiana. La *Cherca* era a Lagosta per rifornimento idrico dell'isola. Entrata a Spalato, vi fu catturata dai Tedeschi. La *Levrera* si trovava invece a Zara, dove cadde in mani tedesche.

c) *Teodo e Bocche di Cattaro* (Grafico n. 7).

Le Bocche di Cattaro, dove si trovava Teodo sede del Comando Marina, furono teatro — a differenza degli altri porti della Dalmazia — di aspri combattimenti in cui soldati e marinai, affratellati, si distinsero per tenace valore.

Ne trattiamo qui, sebbene dipendesse da Marialbania, perché Cattaro fa geograficamente parte della Dalmazia tanto che, quando nel maggio 1941 era stato istituito Maridalmazia, ne dipendeva. Successivamente era stato compreso nella giurisdizione del Comando M.M. in Albania, dal quale il Comando Marina di Teodo dipendeva l'8 settembre 1943.

Era comandante di Marina Teodo il cap. vasc. Mario Azzi, il quale dipendeva per la difesa territoriale dal Comandante della Piazzaforte gen. div. Buttà (che comandava la divisione « Emilia »), residente a Castelnuovo, a sua volta dipendente dal gen. Roncaglia del XIV Corpo d'Armata residente a Podgoritz, facente parte della 9ª Armata comandata dal gen. Dalmazzo con sede a Tirana. La Piazza era suddivisa in due settori: quello orientale comandato dal gen. brig. Negro con sede in Cattaro e quello occidentale tenuto dal colonnello comandante il 120º reggimento fanteria.

La Piazza aveva una notevole difesa navale e contraerea, consistente in 13 batterie con un totale di 51 pezzi: 16 da 150 mm e 35 di piccolo calibro.

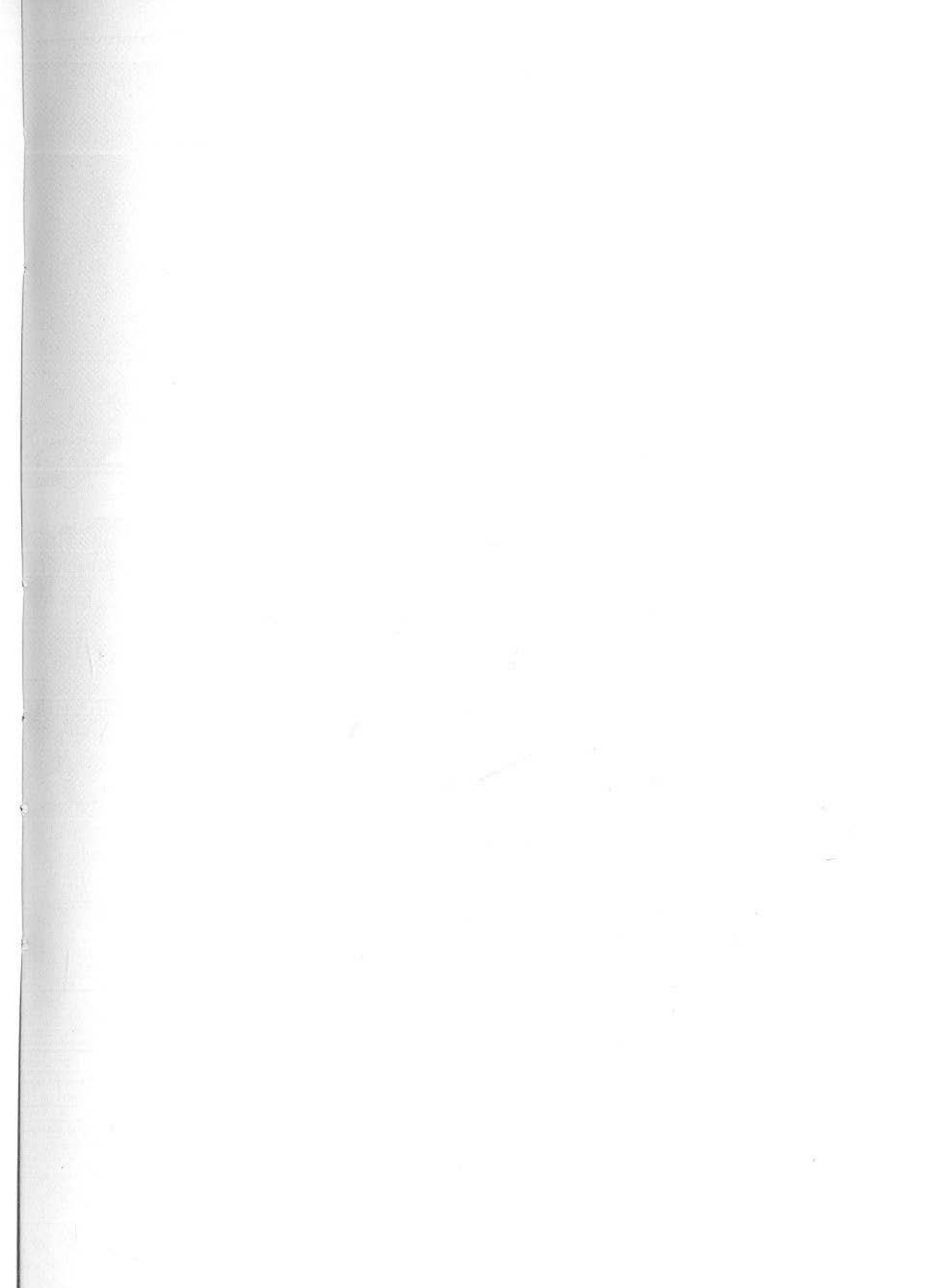
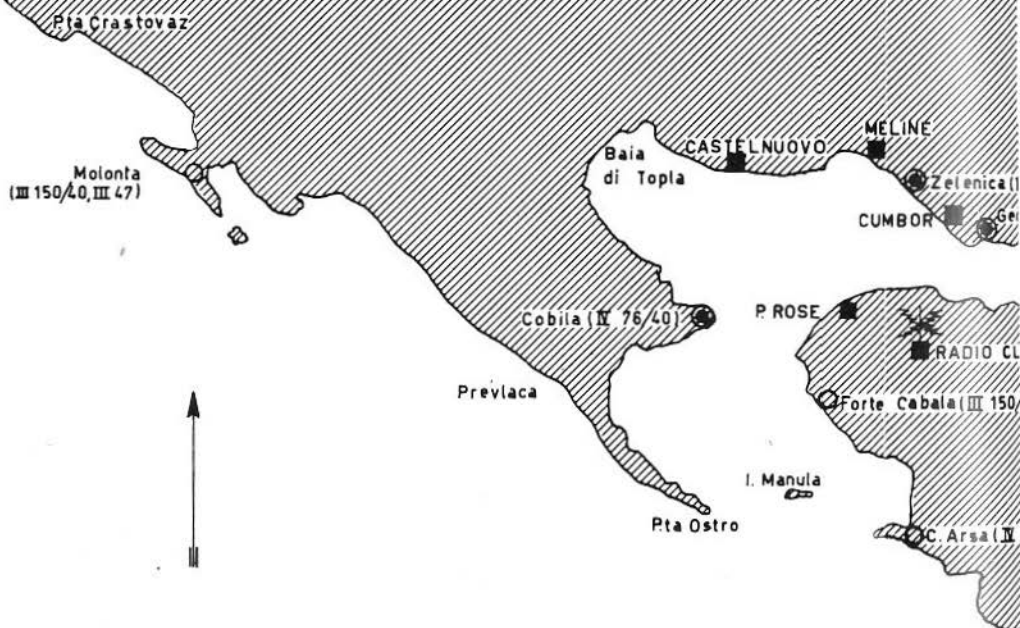


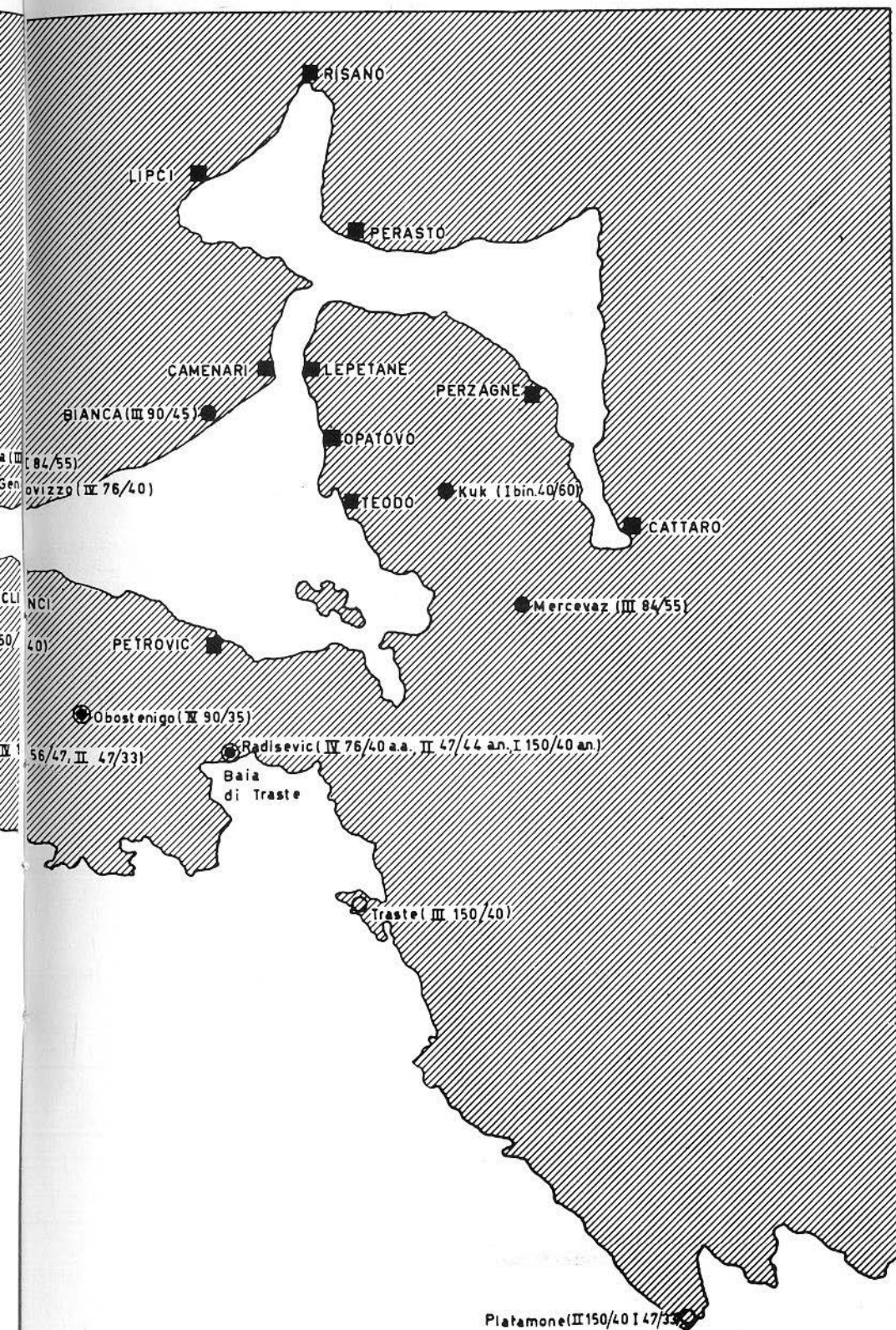
Grafico N.7

LE BOCHE DI CATTARO



- Batteria antinave
- " " antiaerea
- ⊙ " " a doppio compito

0 1 2 3 4 5 Km



Nell'imminenza della data dell'armistizio vi erano nelle Bocche di Cattaro la Ms 47, il Mas 434, il P.fo *Fanny Brunner*, alcuni rimorchiatori e vari motovelieri attrezzati per il dragaggio.

Il mattino dell'8 settembre, in seguito alla presenza di un sommergibile segnalato davanti a Durazzo, erano stati fatti entrare nelle Bocche di Cattaro, con un segnale del semaforo di Punta Ostro, la Mc *Annarella* con 3500 tonn. di nafta e il P.fo *Milano* con a bordo un reparto di 1500 militari tedeschi (secondo il comandante Azzi erano 1000) armati con armi automatiche e con 9 mitragliatrici pesanti; le due unità erano rispettivamente scortate dalle Tp T. 1 e *Abba* ed erano entrambe dirette a Durazzo.

Il comunicato Badoglio circa l'armistizio produsse un breve periodo di disorientamento, in quanto che non si sapeva quale atteggiamento assumere nei riguardi dei partigiani (fino a quel momento nostri nemici), della popolazione e dei Tedeschi. Ma subito dopo il Comando della Piazza ordinò lo stato di allarme. Da Marialbania giunse l'ordine di sospendere tutte le partenze di navi e di non far proseguire l'*Annarella* e il *Milano*.

Nella giornata del 9 si verificarono tentativi di fuga via mare di personale civile e militare e di asportazioni di viveri dai magazzini, stroncati dall'energico intervento del comandante Azzi.

Nel pomeriggio furono sbarcati a Perzagne i soldati tedeschi presenti sul *Milano*, consentendo loro, dopo vivaci discussioni, che portassero con sé le sole armi individuali: l'*Abba* sorvegliò le operazioni di sbarco, pronta a intervenire colle armi se i Tedeschi non si fossero attenuti alle modalità pattuite.

La sera del 10 fu gravemente colpita da bombe di Stukas, mentre stava per entrare nelle Bocche, la grossa motocisterna *Ardor*; rimasta in deriva, avendo perduto metà degli uomini tra i quali il comandante e il direttore di macchina, finì per incagliare dopo vani reiterati tentativi eseguiti per prenderla a rimorchio; affondò in seguito ad un nuovo attacco di velivoli tedeschi. Il P.fo *Diocleziano*, che seguiva a distanza l'*Ardor*, arrivò invece senza incidenti.

La stessa sera del 10 il comandante Azzi parlò coll'amm. Tarantini di Marialbania, il quale gli comunicò essere in corso a Tirana trattative tra lui e i Tedeschi, e gli disse che la sorte di lui stesso e del suo personale, già vigilato dai Tedeschi ormai padroni di Durazzo, sarebbe dipesa dal risultato delle trattative.

Il mattino dell'11 furono fatti decollare per Taranto i 9 Cant Z. 501 efficienti della ricognizione marittima.

La sera il gen. Buttà convocò il comandante Azzi per comunicargli che il Comando del XIV Corpo d'Armata aveva preannunciato l'arrivo nella Piazzaforte di un'autocolonna tedesca, autorizzata — in seguito ad accordi intervenuti — a prendere in consegna le batterie e le artiglierie mobili pesanti, lasciando in nostro possesso le armi individuali e i vari magazzini.

Il comandante Azzi fece subito partire le unità militari, e cioè le due Tp *Abba* e T. 1, la Ms 47 e i motopescherecci adibiti al dragaggio, con circa 400 militari a bordo, tra marinai, avieri e militi delle batterie; contemporaneamente ordinò di sgomberare Antivari (dove c'erano soltanto la capitaneria e alcune stazioni di vedetta) profittando di due dragamine e del Mas 434, colà inviati espressamente.

La partenza delle unità militari da Teodo produsse uno stato di inquietudine tra il personale rimasto, che fu calmato con l'intervento degli ufficiali capi dei vari servizi, esortati dal comandante Azzi a convincere gli uomini che le partenze dovevano essere gradatamente organizzate. Ciò nonostante, si verificò dopo la mezzanotte dell'11 la partenza abusiva di sei piccole unità cariche di personale, tra cui alcuni ufficiali, mentre per altre sei già in rotta per l'uscita dalle Bocche il Comando fece in tempo ad intervenire, obbligandole a ritornare agli ormeggi col fuoco intimidatorio delle batterie.

Alle 03.30 del 12 si presentò al Comando Marina un ufficiale tedesco, chiedendo di sostare coi suoi uomini (una trentina) a Lepetane in attesa di traghettare a Camenari; venne autorizzato dal comandante Azzi ed egli vi si installò senza però più andarsene.

Alle 10 vi fu una riunione a Castelnuovo tra il gen. Buttà, il comandante Azzi, i comandanti dei due settori della Piazza e il comandante con alcuni ufficiali dell'autocolonna tedesca che era arrivata la notte precedente. Nelle trattative si pervenne soltanto a concordare le modalità di cessione delle batterie; per le altre pretese dei Tedeschi (tenere a loro disposizione *Annarella*, *Milano* e *Dioleziano*; riunire il personale delle batterie per chiedere chi volesse cooperare con loro) fu fatta dai nostri opposizione — particolarmente recisa da parte del comandante Azzi — e demandata la decisione ai Comandi superiori. Quanto al *Fanny Brunner*, che con 300 civili a bordo era in attesa di partire, i Tedeschi non fecero obiezioni.

Scrisse il comandante Azzi, ritenendo che le cose avrebbero preso una brutta piega: «Dopo il termine della seduta dichiaro al comandante della Piazza che il mio rammarico per la partenza nella notte di alcuni mezzi navali contro la mia volontà si è trasfor-

mato quasi in soddisfazione, perché almeno quelli sono partiti. Questo naturalmente non significa, aggiungo, che io ne faccia partire degli altri, perché non scinderò mai le sorti dei nostri marinai, né assegnerò loro una posizione di privilegio, rispetto ai compagni dell'esercito ».

Intanto alcune batterie erano state occupate dai Tedeschi, con interruzione dei collegamenti telefonici col Comando.

La situazione psicologica, che sembrava scivolare verso una passiva rassegnazione agli eventi, subì un radicale mutamento la sera del 12. Tutti gli ufficiali, riuniti nel Circolo di Marina, preoccupati ed esasperati ad un tempo della prepotenza tedesca che insidiosamente stava stringendo il cerchio intorno alla Base navale, pregarono il comandante Azzi di informarli della situazione e la riunione finì con concorde affermazione di volontà di combattere anziché di cedere passivamente alla forza. Il comandante Azzi ne informò subito il comandante della Piazza, che approvò.

Poiché nella giornata del 13 nuovi soprusi tedeschi furono compiuti, fu deciso un piano di azione nel quale fu assegnato alla Marina il compito di cacciare da Lepetane i Tedeschi, che si opponevano fra l'altro al prelevamento da parte nostra dei viveri contenuti in quel magazzino.

Il reparto della Marina, destinato a operare, fu composto di: 110 marinai su tre plotoni; 50 legionari della Milizia marittima; 30 carabinieri destinati presso la Marina. L'azione avrebbe dovuto cominciare alle 05.00 del mattino del 14. Alle 03.30 il reparto della Marina mosse da Teodo verso Lepetane, suddiviso in tre colonne marcianti in modo da avvolgere la località attaccandola da tre lati: durante la marcia, il reparto fu raggiunto da una compagnia di mitraglieri dell'esercito.

L'attacco contro i Tedeschi cominciò poco dopo le 05.15: gli uomini del reparto si batterono con slancio, incitati dall'esempio dello stesso comandante Azzi che — aggregatosi alla colonna centrale — penetrò da solo in una casa in cui erano asserragliati 8 tedeschi, li bersagliò con bombe a mano, costringendoli ad arrendersi: nella seconda ripresa della sua ardita azione, si unirono a lui il maresciallo Fuscaldo e il sottocchiere Fusai.

Intanto le truppe dell'Esercito, costituenti la guarnigione della Piazza, stavano combattendo in vari altri punti: particolarmente a Cobila, all'aeroporto di Gruda (sopra Molonta) e a Teodo. Ai combattimenti presero parte anche alcune batterie, che batterono le po-

sizioni occupate dai Tedeschi. La sera del 14 il gen. Buttà poté telegrafare a Brindisi che la prima giornata di combattimento si era chiusa vittoriosamente per noi, ma che urgeva l'invio di mezzi navali con truppe da sbarco.

Il 15 mattina si riaccesero gli scontri a Cobila e a Gruda: verso le 17.00 i soldati tedeschi, che si difendevano a Cobila, dovettero arrendersi ad un battaglione di alpini consegnando le armi. A Cattaro parteciparono all'azione anche i due ufficiali, i tre sottufficiali e 20 marinai della capitaneria di porto, col loro comandante maggiore Enrico Quilici.

Naturalmente gli invocati rinforzi dall'Italia non potevano arrivare, e anche se lo avessero potuto non sarebbero arrivati in tempo utile. Così, dopo la giornata del 15 l'iniziativa delle nostre forze si esaurì e, di fronte all'incalzare di preponderanti forze tedesche sopraggiungenti dall'interno del territorio, la Piazzaforte finì per essere nel volgere di pochi giorni interamente occupata.

La sera del 15 sui mezzi navali ancora presenti (tra i quali i P.f. *Dioleziano*, *Annarella*, *Fanny Brunner* e altre unità minori) cominciarono a partire quanti più uomini possibile, compreso il generale Buttà con vari componenti del Comando della Divisione « Emilia ».

Il comandante Azzi non poté personalmente organizzare le partenze e assistervi, perché nell'azione di Lepetane era stato gravemente ferito ad una spalla e ricoverato nel nostro ospedale di Meline: egli però si sforzò di seguire lo svolgersi degli eventi, dando suggerimenti per mezzo di persone che andavano a visitarlo e degli ufficiali medici dell'ospedale.

In quella giornata e mezza di combattimenti noi subimmo la perdita — tra morti e feriti — di circa 200 uomini, dei quali 50 appartenenti alla Marina. I Tedeschi ebbero 75 morti, 31 feriti e 67 prigionieri.

Tutti coloro che non poterono allontanarsi per mancanza di mezzi oppure che non furono in condizioni di partire, perché degenti in ospedale come il comandante Azzi, finirono naturalmente nei campi di prigionia in Germania. Il comandante Azzi rimpatriò alla fine del 1945, varcando la frontiera del Brennero in un treno militare l'11 ottobre. Il suo comportamento fu esemplare durante tutta la dura prigionia, per fermezza d'animo e per l'energia con cui cercò di frenare gli eccessi di durezza dei carcerieri germanici verso tutti i suoi compagni di sventura.

24° GLI AVVENIMENTI NELLE BASI DELL'ALBANIA.

a) *Durazzo.*

Durazzo era la sede del Comando M.M. dell'Albania (Marialbania) retto dall'amm. div. Manlio Tarantini. La Base di Durazzo era compresa nel settore militare comandato dal gen. brig. Peano, dipendente dal IV Corpo d'Armata (gen. Spatocco), facente a sua volta parte della 9ª Armata (gen. Dalmazzo) con sede del Comando a Tirana, come si è detto.

Da Marialbania dipendevano i Comandi Marina di Durazzo (cap. freg. rich. Aldo Castellani), di Teodo (cap. vasc. Mario Azzi) e di Valona (cap. vasc. Vincenzo Novari).

La Marina aveva a Durazzo tre batterie: una da 120 situata su un'altura dominante gli accessi all'ancoraggio, una da 76 dominante la città e il porto, un'altra da 76 sulla spiaggia a levante del porto; un distaccamento di marinai provvedeva ai vari servizi.

Della difesa di Durazzo era responsabile il gen. Peano, che disponeva di 3 battaglioni presidiari e di 2 costieri ripartiti tra i vari posti di vigilanza e di guardia; aveva inoltre 8 batterie di cannoni di vario calibro e una dozzina di mitragliere da posizione.

Era insediato a Durazzo anche un Comando tedesco (maggiore Göb), che aveva un gruppo di tre batterie da 88 e varie mitragliere semoventi da 37 e da 20.

Vi erano in porto l'8 settembre le due Tp *Pilo* e *Missori*, l'Inc. aus. *Arborea*, 7 piroscafi e 2 motonavi, 2 rimorchiatori e alcuni motovelieri armati per il dragaggio. Nell'ancoraggio, esterno al porto, vi erano le due Cv *Sfinge* e *Scimitarra*.

I piroscafi erano in attesa di partire in convoglio per l'Italia, scortati dalle prime tre unità elencate; erano arrivati la sera del 4 da Bari e, dopo scaricati, erano stati tratti in seguito ad avvistamenti di sommergibili avversari nelle acque del Basso Adriatico. L'8 settembre il loro viaggio di ritorno non era stato giudicato ancora sufficientemente scevro di pericoli, sia da parte di Marialbania sia da parte di Marina Brindisi che si tenevano in contatto telefonico.

Avuta notizia dell'armistizio, all'amm. Tarantini si affacciò l'idea di far partire il convoglio, ma — consultatosi coll'amm. Rubartelli, Comandante M.M. a Brindisi — non la pose in atto, nonostante le insistenze dei comandanti delle unità destinate alla scorta. Partirono per Brindisi alle 05.00 del 9 soltanto le due corvette in

seguito all'ordine loro trasmesso direttamente da Supermarina (la *Scimitarra* proseguì poi per Pescara, come si è veduto).

Subito dopo le 20.30 (cioè dopo ricevuto il messaggio Badoglio, annunciante la cessazione delle ostilità contro gli Anglo-americani) l'ammiraglio riunì il personale di Marina Durazzo e parlò della necessità di mantenere calma e disciplina. Disposero senz'altro d'intensificare la vigilanza, di rinforzare i picchetti ai posti di guardia e di tenersi pronti a qualsiasi eventualità: analoghe disposizioni diede ai Comandi Marina di Teodo e di Valona. Dal canto suo la divisione « Brennero » (che aveva giurisdizione sul territorio di Durazzo) preparò un reparto corazzato, anche in vista di eventuali disordini fra la popolazione albanese.

Tuttavia l'ammiraglio non era preoccupato per il naviglio in porto, perché non riteneva probabili colpi tedeschi di sorpresa, essendo abbondanti le forze dell'Esercito intorno a Durazzo e non avendo i Tedeschi sul posto che 400 uomini circa, suddivisi fra le loro batterie, mentre c'erano notizie di altre forze germaniche in movimento verso Durazzo.

Il giorno 9 passò tranquillo fino alle ore 18.00, quando si presentò all'ammiraglio il magg. Göb con due ufficiali, latore dell'ordine del generale dal quale dipendeva di non fare uscire nessuna nave dal porto, altrimenti qualsiasi mezzo sarebbe stato impiegato per impedire le partenze.

L'amm. Tarantini replicò che qualunque azione ostile avrebbe trovato pronta reazione da parte italiana ed il maggiore ottenne tre ore di tempo per riferire al generale e portare la risposta definitiva. L'ammiraglio dette subito ordine alle navi di approntarsi per la partenza in due ore dall'ordine, ed alle batterie e alle navi stesse di tenersi pronte all'azione; poi si recò dal gen. Spatocco per chiedergli il concorso delle forze dell'Esercito in caso di necessità. Mentre conferiva col generale seppe che colonne tedesche erano in marcia da più direzioni anche verso Valona e che a Tirana i nostri Comandi stavano trattando con quelli tedeschi.

Alle 21 il maggiore Göb si ripresentò, confermando il divieto di uscita dal porto delle navi. Nonostante l'atteggiamento di attesa del Comando d'Armata di Tirana, l'ammiraglio riuscì ad ottenere dal gen. Spatocco che, in previsione di un attacco al porto dei Tedeschi, le batterie disponibili del Corpo d'Armata fossero schierate per controbattere quelle tedesche da 88, e che un forte reparto di carri armati della Divisione « Brennero » e un gruppo mobile di cannoni da 105 si tenessero pronti ad intervenire; dal gen. Peano

ottenne l'aumento della guardia ai varchi di accesso alle banchine con una compagnia di mitraglieri e l'ostruzione dei varchi stessi con pesanti rimorchi di autocarri.

Quando alle 22.30 un ufficiale tedesco si presentò davanti al porto, alla testa di un reparto, col proposito di procedere all'occupazione, l'ammiraglio accorse col gen. Peano e, per guadagnare tempo, riuscì a far allontanare il tedesco dandogli a sua richiesta la parola d'onore che nessuna unità avrebbe cercato di allontanarsi o di danneggiarsi: ma i Tedeschi, diffidenti, illuminarono il porto per tutta la notte con proiettori.

Poco prima delle 06.00 del 10 — cioè all'alba — si presentò ai varchi il generale tedesco Gramm con un ufficiale, seguito da un grosso reparto armato. Mentre il generale conferiva col tenente colonnello italiano preposto alla difesa dei varchi, i soldati germanici lo aggredirono alle spalle e — sopraffatti proditoriamente i nostri mitraglieri disarmandoli — invasero il porto.

Si accese subito un'azione di fuoco. Le due torpediniere, che erano alla banchina, aprirono il tiro sugli aggressori, imitate dal P.fo *Marco* e dalla batteria da 76 che era sulla spiaggia di fronte al porto. Intervennero anche i marinai del distaccamento, mentre la batteria da 120 non poté intervenire efficacemente perché i Tedeschi la tenevano sotto il tiro di una loro batteria portata in un punto defilato al tiro della nostra.

Il combattimento durò circa un'ora, finché l'amm. Tarantini non ne ebbe ordinata la cessazione per constatata impossibilità di prevalere sui Tedeschi, tanto più che le forze dell'Esercito non erano intervenute, come era stato concordato e promesso.

E' da ricordare l'episodio eroico del guardiamarina Giorgio Tafuro della torpediniera *Missori*, che, freddato un ufficiale tedesco che voleva alla testa di un gruppo di uomini invadere la torpediniera attraverso la passerella che la collegava colla banchina, fu a sua volta ucciso dagli assalitori.

Durante l'azione le torpediniere ebbero 5 morti e vari feriti, fra i quali ultimi il comandante della *Missori* (cap. corv. Wolfango Mandini); vi furono altri feriti sul P.fo *Marco*. La batteria da 120 ebbe un morto e vari feriti e quella da 76 due morti e parecchi feriti. Numerose perdite ebbero a loro volta gli aggressori germanici.

Il mancato intervento dei reparti dell'Esercito può attribuirsi al fatto che durante la notte dal Comando dell'Armata era arrivata comunicazione di non prendere iniziative di alcun genere e di non fare opposizione ai movimenti delle forze germaniche, in attesa del-

l'esito delle trattative: in modo particolare, si tenesse il porto, ma evitando conflitti.

Cessato il combattimento, fu concordato che fossero restituite le armi tolte ai militari italiani che erano nel porto, che essi fossero allontanati (salvo quelli addetti ai servizi essenziali) e che porto e navi restassero sotto esclusivo controllo tedesco.

Intanto la situazione in tutto il territorio albanese andava precipitando: le trattative tra il Comando d'Armata a Tirana e il Comando tedesco erano già avviate, nella notte dal 9 al 10, verso la cessione delle batterie, la consegna delle armi individuali e la cessione delle navi. L'amm. Tarantini aveva dovuto prescrivere a Marina Teodo e a Marina Valona di attenersi agli ordini che avrebbero impartiti le locali autorità dell'Esercito. A farla breve, entro le prime ore del mattino dell'11 (fra le 3 e le 4) era firmato un accordo tra il gen. Rosi (comandante del Gruppo di Armate dell'Est) e il gen. Bessel, nel quale i Tedeschi concedevano alle nostre truppe di conservare le armi portatili contro l'obbligo di dare tutto il resto. Era inoltre previsto lo sgombero degli Italiani dalla Balcania verso l'Italia settentrionale. Il mattino dell'11 il maggiore Weiss assumeva il comando di Durazzo e l'amm. Tarantini era virtualmente prigioniero dei Tedeschi, mentre a Tirana paracadutisti germanici piombavano negli uffici del Comando d'Armata, dichiarando prigioniero tutto il personale.

L'amm. Tarantini non volle imbarcarsi sui bastimenti, ormai sotto controllo tedesco, per partire per Trieste o Venezia, ma preferì rimanere sino all'ultimo coi suoi marinai. Lasciò Durazzo il 28 settembre per Tirana e di là, insieme con tutto il personale della Marina, iniziò il lungo viaggio terrestre che in 19 giorni lo portò nel campo di prigionia di Skokken presso Posen.

Delle unità navali presenti a Durazzo i Tedeschi si servirono per il loro traffico lungo la costa orientale dell'Adriatico, anche a scopo di accelerare lo sgombero delle truppe italiane dal territorio albanese e jugoslavo. Imbarcarono su ogni unità, militare e mercantile, un picchetto di guardia tedesco composto di una decina di uomini armati con fucili mitragliatori.

Il 25 settembre le Tp *Pilo* e *Missori* insieme con l'Inc. aus. *Arborea* partirono per Trieste scortando cinque piroscafi carichi di truppe. Ma alla mezzanotte dello stesso giorno, durante la navigazione, l'equipaggio della Tp *Pilo* sopraffece la guardia tedesca di otto uomini, uccidendone quattro che furono gettati in mare, e catturando gli altri quattro. La torpediniera abbandonò quindi il con-

voglio e giunse a Brindisi alle 8 del 26 settembre. La comandava il ten. vasc. c. Giuseppe Faggioni.

La *Missori* invece continuò a fare servizio con personale italiano sotto controllo tedesco, finché il 6 ottobre durante una missione nelle acque del Quarnaro il personale — eludendo la vigilanza della guardia tedesca — provocò per sabotaggio gravi avarie alla nave, che dopo un lungo periodo di riparazioni a Trieste riprese servizio col nome di TA. 22 e con equipaggio tedesco alla fine di gennaio 1944. Alla fine della guerra fu trovata affondata a Muggia (Trieste).

Quanto all'*Arborea*, giunta a Trieste, fu dai Tedeschi inviata a Venezia, dove il personale italiano fu sbarcato e sostituito con personale tedesco. La nave andò a fondo a Sebenico per bombardamento aereo, sotto bandiera germanica, il 17 gennaio 1944.

Merita di essere ricordato infine il *Rim Porto Conte* (uno dei due ormeggiati a Durazzo), il cui equipaggio alle 03.20 del 6 ottobre, essendo al seguito di un convoglio tedesco da poco partito da Durazzo, immobilizzò i militari germanici di guardia e raggiunse nella mattinata il porto di Otranto. Lo comandava il capo nocchiere di 1ª classe Primo Cascelli.

b) *Valona, Saseno e Santi Quaranta.*

Il settore militare Valona-Saseno offriva la particolarità di essere giuridicamente territorio di occupazione nella parte continentale e territorio italiano nell'isola di Saseno. Il Comando Marina era a Valona, e a Saseno c'era un Comando di distaccamento sottordine (cap. corv. c. Domenico Vigliotta), ma — data la particolarità ora citata — i Comandi DICAT (difesa contraerea) e FAM (fronte a mare) avevano sede a Saseno, anziché a Valona. I due Comandi erano collegati da due cavi sottomarini attraverso la rada di Valona, e da Saseno partivano i cavi permettenti comunicazioni dirette telegrafiche e telefoniche col Comando M.M. di Brindisi.

Anche la difesa territoriale del settore di Valona-Saseno era affidata all'Esercito (gen. brig. Lugli).

Poco dopo l'annuncio dell'armistizio il comandante Novari ordinò lo stato di allarme, in base a disposizioni avute dal Comando del Corpo d'Armata che gli comunicava — d'ordine del Comando dell'Armata — la cessazione delle ostilità contro gli Anglo-Americani e l'assunzione di atteggiamento di pronta reazione ad offese provenienti da qualsiasi altra parte. Da quel momento mantenne

continui contatti col gen. Lugli, che gli comunicava le successive direttive del Corpo d'Armata in relazione alle trattative in corso a Tirana coi Tedeschi. Il mattino del 9 settembre, all'ordine di cessione delle batterie dell'Esercito ai Tedeschi, ebbe istruzioni telefoniche dall'amm. Tarantini di attenersi alle direttive del Comando del Settore dell'Esercito di Valona e di non consentire la partenza delle navi presenti in rada, compresa la Mn *Potestas* noleggiata dalle autorità germaniche.

Verso le 18 entrarono in Valona senza contrasto alcuno i primi reparti corazzati tedeschi, occupando i due pontili del porto e piazzando artiglierie lungo il litorale della rada. Alle 21 si presentò al comandante Novari un ufficiale germanico, che gli impose di non far partire alcuna nave, pena l'affondamento, nonché il bombardamento della città. Egli rispose che non accettava imposizioni e che obbediva soltanto ai propri superiori. Interpellato di nuovo l'amm. Tarantini, ne ebbe in risposta che attendeva ordini da Roma e che intanto era prudente non far prendere il mare alle navi.

Successivamente, in seguito a un nuovo contatto col gen. Lugli, comunicò alle batterie che — se una richiesta di cessione fosse presentata dai Tedeschi — egli avrebbe dato ulteriori ordini: ordini che non poté dare in seguito al precipitare degli avvenimenti.

Il mattino del 10, dopo aver chiesto istruzioni al Comando dell'Esercito circa un'eventuale occupazione tedesca di Saseno senza ottenerne alcuna, si rivolse di nuovo all'amm. Tarantini che gli ordinò di non fare resistenza per non creare incidenti, di prepararsi a gettare in mare le munizioni, di mantenere a bordo gli equipaggi delle navi, ma senza far compiere atti di sabotaggio per non provocare reazioni germaniche, di distruggere archivi e documenti segreti. Egli impartì al cap. corv. Vigliotta le conseguenti disposizioni, senza tuttavia pensare che potessero essere imposte all'ammiraglio dai Tedeschi. Mentre si recava dal gen. Lugli per informarlo di ciò, fu fermato dai Tedeschi e da quel momento tenuto sotto sorveglianza; furono interrotti i cavi di collegamento con Saseno e occupata la stazione r.t., così che prima di mezzogiorno del 10 settembre il comandante Novari rimase completamente isolato. Nella giornata stessa le truppe germaniche completarono l'occupazione di Valona e iniziarono il trasferimento in campi di concentramento dei militari italiani.

Il mattino dell'11 il comandante Novari dovette accompagnare a Saseno alcuni ufficiali tedeschi incaricati di procedere alla presa

in consegna dell'isola; ma questa fu trovata completamente deserta, priva di natanti nel porticciolo e con le batterie e i depositi di nafta inutilizzati e danneggiati dal personale, che aveva evacuato l'isola la sera precedente.

In rada c'erano — oltre agli Inc. aus. *Pola* (ten. vasc. c. Angelo Malfatti) e *Rovigno* (ten. vasc. c. Rinaldo Basso) — la Mn *Potestas* i P.f. *Palermo* e *Quadrifoglio*, due motovedette e alcuni motovelieri provenienti da porti greci. Caddero tutti in mani germaniche.

Il 18 settembre fu iniziato lo sgombero via mare dei militari italiani, non avviati via terra, utilizzando i piroscafi sotto controllo tedesco. Il comandante Novari fu imbarcato sul *Pola* che partì scorrendo la *Potestas*. Le due unità toccarono Teodo, dove dovevano trovare istruzioni per proseguire per Trieste. Arrivati nel pomeriggio del 19 a Teodo, i due bastimenti — dopo aver imbarcato altri soldati italiani — proseguirono il pomeriggio del 20. Nel doppiare una punta delle Bocche di Cattaro la *Potestas* fu colpita da proiettili sparati dalle alture circostanti che erano in mano ai Tedeschi; le avarie costrinsero la nave ad arrestarsi. Il *Pola*, invece, colpito anch'esso senza gravi conseguenze, poté proseguire per portarsi al largo. Verso le 18.00 l'equipaggio del *Pola*, con ardito colpo di mano, eseguito ad insaputa del comandante Novari e del comandante della nave, disarmò i quattro tedeschi costituenti la scorta armata e li rinchiuso in un locale. Il *Pola* diresse allora per Brindisi, dove giunse il mattino del 21 settembre (1).

Nella base di Valona-Saseno il Comando Marina eseguì dunque, disciplinatamente, gli ordini delle autorità dell'Esercito. Una cosa, per esempio, che avrebbe potuto fare sarebbe stata quella di portare i bastimenti in rada sotto Saseno, donde avrebbero potuto

(1) L'episodio relativo alla *Potestas* è così riferito dal cap. vasc. Azzi, che il 20 settembre era ricoverato all'ospedale di Meline per le ferite riportate in combattimento, come si è veduto:

« Verso le 13.00, mentre la motonave *Potestas* su cui trovandosi circa 380 soldati, 40 avieri e 520 marinai di Valona, e la motonave *Pola* con a bordo il comandante di Marina Valona si avviano per uscire dalle Bocche con autorizzazione germanica, per proseguire, sembra, per Trieste, la *Potestas*, giunta il giorno prima con bandiera nazionale ed ora senza bandiera, viene fatta segno a tiri di mitragliatrice e a vari colpi di cannone dalla batteria appostata a Punta Ostro. Questa aveva preventivamente sparato un colpo a proravia e uno a poppavia della nave che, pur fermando le macchine, aveva tuttavia

eclissarsi in ore notturne, così come fecero le piccole unità colle quali il distaccamento di Saseno (circa 1200 uomini) poté trasferirsi in Italia, come stiamo per narrare.

Il mattino del 9 Maridist Saseno ricevette da Marina Valona il testo scritto dell'ordine del Comando dell'Armata concernente il comportamento da assumere. Nel pomeriggio Maridist ebbe l'ordine di chiudere la porta delle ostruzioni della rada di Valona per impedire l'eventuale uscita della *Potestas*, che — come si è detto — era noleggiata dai Tedeschi; era inoltre prescritto di sparare sulla *Potestas* colle batterie dell'isola, qualora essa tentasse di forzare le ostruzioni, ordine che fu annullato il mattino seguente.

Verso le 17.00 del 10 si presentarono davanti alle ostruzioni due motosiluranti germaniche, le quali s'allontanarono quando fu loro comunicato che non potevano entrare nella baia.

Tra la sera del 9 e il mattino del 10 si presentarono a Saseno il Mas 517 ed i Csmg *Vergada* e *Pasman*, provenienti da Argostoli: le tre unità erano al comando del cap. corv. Girolamo Delfino. Egli aveva chiesto di rifornirsi di benzina per poter proseguire subito per Brindisi, come gli era stato ordinato da Marimorea, ma non ottenne il rifornimento in base alle disposizioni date da Marina Valona di non fare partire nessuna unità.

Il mattino del 10, mentre il comandante Delfino stava insistendo col comandante Vigliotta per ottenere il suo scopo, quest'ultimo ricevette da Marina Valona l'ordine di lasciare eventualmente occupare l'isola dai Tedeschi senza opporre resistenza, ma di tenersi pronto a gettare in mare le munizioni nel caso che ciò fosse ordinato, di trattenere le unità militari e mercantili impedendo che fossero sabotate, di distruggere gli archivi segreti. Il comandante Vigliotta, pensando che queste disposizioni fossero dettate dai Tede-

conservato l'abbrivio non potendo dare indietro per evitare, come in seguito mi viene detto dal comandante, di scadere sul campo minato. Sulla *Potestas* viene subito alzata bandiera bianca a poppa e all'albero, ma i colpi diretti specialmente in coperta dov'è riunita la gente causano numerose perdite (precisate poi in 18 morti e 36 feriti, quasi tutti appartenenti alla Marina); le strutture del bastimento non soffrono invece sensibili danni. La nave rimane ferma per qualche tempo in vicinanza di Punta Ostro e rientra poi a riprendere l'ancoraggio di Zelenica... Indirizzo al comandante tedesco delle Bocche la lettera di protesta acclusa in copia... Il personale italiano della Marina, dell'Esercito e dell'Aeronautica ancora imbarcato sulla *Potestas* viene fatto partire via treno per Ragusa ».

schì che gli risultavano già padroni di Valona, telegrafò alle 12.15 a Brindisi: « Marina Valona mi comunica telefonicamente essere in corso trattative per cedere l'isola ai Tedeschi alt Ho impressione che detto Comando agisca sotto pressione armata alt Prego darmi istruzioni ». Alle 18.00 ne ebbe in risposta: « Distruggete impianti fissi et depositi cercando portare personale in Italia con mezzi vostra disposizione alt Milano alt de Courten ».

Eseguite le operazioni di distruzione ordinate, tutto il personale di Saseno lasciò l'isola nella notte stessa a bordo delle 19 piccole unità presenti e il mattino dell'11 approdò a Brindisi: le tre unità del comandante Delfino scortarono il convoglio.

Da Maridist Saseno dipendeva un nucleo di marinai adibito al servizio delle ostruzioni di Santi Quaranta; c'erano inoltre in questa località una capitaneria (cap. di porto Gaspare Pugliese) e due stazioni di segnalazione, che normalmente ricevevano ordini direttamente da Marialbania e talvolta, per motivi di carattere pratico, dal vicinissimo Comando Marina di Corfù. Nell'ancoraggio di Santi Quaranta erano quattro motovelieri italiani e due motovelieri albanesi, un rimorchiatore e vari galleggianti.

Il presidio di Santi Quaranta comprendeva circa 5000 uomini al comando di un colonnello.

Fino alla sera del 9 nessun ordine pervenne al capitano Pugliese, né il colonnello fu in grado di dargliene, impegnato com'era a tener testa ai partigiani che volevano occupare la località.

Il 10 mattina giunse a Marina Corfù alla stazione di segnalazione di Capo Kephali l'ordine di Supermarina di distruggere gli impianti e di ripiegare su Brindisi, valendosi di un motoveliero in transito: il ripiegamento avvenne come ordinato.

Analogo ordine ricevette l'altra stazione di segnalazione (Lukuresci) e il suo personale discese a Santi Quaranta ma non poté partire per Brindisi perché nel frattempo era giunta la disposizione di non far partire alcun mezzo navale. Il cap. Pugliese cercò di mettersi in comunicazione con Marialbania, ma non vi riuscì. Intanto il colonnello, comandante del presidio, in seguito ad accordi presi coi partigiani e colle autorità di Corfù, decideva di trasferire tutte le sue forze in quest'isola, dove si stava organizzando la resistenza ai Tedeschi. Anche il personale della Marina passò a Corfù e il cap. Pugliese vi si trasferì il giorno 13, con l'ultima spedizione. Egli poi fu rinviato a Santi Quaranta per dirigere lo sgombero delle truppe, che si potrasse fino agli ultimi giorni di settembre.

25° GLI AVVENIMENTI NELLE BASI DELLA GRECIA (1).

a) *Territori dipendenti dal Comando M.M. della Grecia Occidentale (Marimorea Patrasso).*

Era comandante di Marimorea l'amm. div. Giuseppe Lombardi, residente a Patrasso.

Da Marimorea dipendevano le basi navali di Argostoli (Cefalonia) e di Navarino; i Comandi Marina di Corfù, Prevesa, Patrasso e Corinto; numerosi Uffici di Porto, tramite la Direzione marittima di Patrasso; un gruppo di idrovolanti da ricognizione, ripartiti fra Prevesa (sede del Comando del gruppo), Patrasso, Argostoli e Corfù; una squadriglia Mas ad Argostoli; varie piccole unità mercantili requisite per i servizi di traffico locale, di dragaggio, di vigilanza e di pilotaggio; poche batterie sparse nelle varie località, essendo la grandissima parte delle batterie armata dall'Esercito e dai Tedeschi.

Marimorea dipendeva dal Comando della XI Armata (generale Vecchiarelli) per le questioni territoriali.

Avevano giurisdizione sul territorio di Marimorea tre Corpi di Armata: l'VIII (gen. Marghinotti) sulla zona dal confine coll'Albania fino a Prevesa inclusa e su Corfù; il XXVI (gen. Della Bona) sulle altre isole Jonie e sul Golfo di Lepanto; il LXVIII tedesco (gen. Felmy) sul Peloponneso, dal quale dipendevano le Divisioni italiane « Piemonte » (gen. Torresan a Patrasso) e « Cagliari » (generale Angioy a Nauplia).

Nel mese di agosto 1943 era stato inviato a Patrasso il capitano di vascello tedesco Magnus, con le funzioni di comandante della Marina tedesca nella Grecia occidentale, ma Supermarina — in seguito ad insistenza di Marimorea — era riuscito a ottenere che il Magnus non fosse autonomo, ma addetto all'amm. Lombardi con la carica di capo di stato maggiore per i servizi tedeschi.

La situazione delle Forze Armate italiane in Grecia era particolarmente delicata, perché — dopo lo sgombero della Sicilia — i Tedeschi avevano fatto affluire in Grecia numerose divisioni potentemente armate, avevano sistemato o stavano sistemando batterie costiere e contraeree; avevano occupato tutti gli aeroporti e — cosa particolarmente grave — avevano concentrato nelle loro mani il ser-

(1) Gli avvenimenti verificatisi nelle isole dell'Egeo sono trattati nel Volume XVI, pubblicato nel 1957, dal titolo « Avvenimenti in Egeo dopo l'armistizio », già citato nella nota al paragrafo 22-d.

vizio delle comunicazioni telegrafiche e telefoniche. Avevano quindi conseguita una netta superiorità sulle forze italiane, che presidiavano la Grecia.

L'8 settembre non c'erano truppe a Patrasso, perché il battaglione della divisione « Piemonte » destinato a presidiarla era fuori sede per operazioni di rastrellamento di ribelli.

Erano in porto vari piroscafi, la Tp *Monzambano* e alcune unità per i servizi locali.

Mezz'ora dopo l'annuncio dell'armistizio andarono a pranzo dall'amm. Lombardi, che li aveva già invitati, il gen. Torresan, il cap. vasc. Magnus e il gen. Felmy, che si trovava da due giorni in giro d'ispezione nel settore di Patrasso. Il pranzo si svolse senza che nessuno accennasse all'armistizio, sebbene gli ospiti tedeschi fossero più volte chiamati al telefono e non riuscissero a nascondere un'espressione di turbamento. Prima però che il pranzo finisse, furono uditi una quantità di spari di fucile (dovuti a manifestazioni inconsulte di gioia) e su proposta del gen. Torresan fu telefonicamente ordinato in immediato servizio d'ordine pubblico un reparto misto italo-tedesco, che in poche ore riportò la calma nella città.

L'amm. Lombardi, cui era giunta alle 18.00 la notizia dell'armistizio diffusa dalle stazioni r.t. straniere, aveva — prima del pranzo — già impartito ordini a tutti i Comandi da lui dipendenti per l'assunzione dello stato di allarme, per l'immediata partenza per l'Italia delle motonavi e dei piroscafi pronti a muovere e per l'approntamento di quelli che avevano le caldaie spente. Così in poche ore il porto di Patrasso si vuotò e da altri porti, dove c'erano navi, le partenze avvennero regolarmente. In particolare la Tp *Monzambano* (cap. corv. Alberto Cuomo) era giunta dal Pireo alle 19 del giorno 8 coi due P.f. *Re Alessandro* e *Ardenne* (tedesco), trasportanti reparti germanici diretti a Zante. I due piroscafi proseguirono da soli per Zante, mentre la torpediniera li raggiunse a Zante verso le 11.00 del giorno 9, dopo aver ultimato a Patrasso un rifornimento di nafta.

Essendo il porto dell'isola ormai occupato dai Tedeschi, il comandante Cuomo proseguì per l'Italia giungendo a Taranto il mattino successivo, in esecuzione all'ordine di rimpatrio che aveva anteriormente avuto, dopo essere uscito indenne da vari attacchi aerei tedeschi. Prima di lasciare Zante aveva potuto conferire col comandante del *Re Alessandro* e gli aveva ordinato di tentare di partire o di autoaffondarsi: il piroscafo salpò e il suo comandante lo portò ad incagliare.

Alle 23.30 del giorno 8 pervennero all'ammiraglio le disposizioni dirette da Supermarina a tutti i Comandi, più volte da noi citate, e gli appelli inglesi al naviglio italiano. Alla stessa ora gli fu consegnato il messaggio col quale il gen. Vecchiarelli ordinava di non volgere le armi contro i Tedeschi senza esserne provocati, di non far causa comune con i ribelli né con truppe anglo-americane eventualmente sbarcanti, di reagire a ogni violenza armata (senza specificare di quale provenienza), di mantenere la disciplina con ogni mezzo, di comunicare queste direttive ai corrispondenti Comandi germanici.

Nelle prime ore del 9 i Tedeschi occuparono di sorpresa, con forze motocorazzate, Patrasso, la stazione r.t. e la centrale delle telecomunicazioni, bloccando il gen. Torresan nella sede del suo Comando; in rapida successione isolarono tutti i reparti e gli impianti militari distaccati, nonché i deboli caposaldi della difesa a terra di Patrasso; da ultimo anche il porto fu occupato.

Alle 08.00 si presentò all'ammiraglio il cap. vasc. Magnus per reclamare la consegna del porto (che era ormai vuoto) con le mitragliere sistemate sui due moli dell'ingresso e l'ammainata della bandiera: ne ebbe risposta negativa.

Contemporaneamente l'ammiraglio ricevette la duplice richiesta scritta del gen. Felmy di collaborazione con subordinazione di comando e di denuncia dei reparti infidi, oppure di rimpatrio, con l'avvertimento che ogni resistenza sarebbe stata repressa colle armi.

Alle 09.00 all'ammiraglio fu concesso di conferire col gen. Torresan. Mentre essi stavano concertando il da farsi, giunse dal generale Vecchiarelli una nuova comunicazione, la quale prescriveva che: i presidi costieri dovevano rimanere nelle posizioni fino al cambio con reparti tedeschi, ma non oltre le ore 10 del giorno successivo 10 settembre; dopo detta ora non doveva essere opposta resistenza ad eventuali azioni anglo-americane, ma soltanto ad eventuali attacchi di ribelli; le truppe sarebbero state fatte rientrare in Italia, dopo sostituzione con truppe tedesche, secondo modalità di radunata e di deflusso che sarebbero state comunicate; si dovevano cedere ai Tedeschi tutte le armi, eccetto quelle individuali per eventuale difesa contro i ribelli; la consegna delle armi doveva iniziarsi a partire dal mezzogiorno dello stesso giorno 9.

Per la sera del 9 fu stabilita a Patrasso l'ammainata della bandiera italiana: la cerimonia avvenne con gli onori militari « alla presenza di una folla deferente e rispettosa »: a questo proposito tutte le testimonianze concordano nel dire quanta simpatia dimostrasse

per noi la popolazione greca, alla quale si riuscì a far avere di nascosto per uso dei partigiani una parte delle armi, che avrebbero dovuto essere consegnate ai Tedeschi.

Il mattino del 9 intanto una forte formazione aerea tedesca era riuscita a fare rientrare in porto, con una dimostrazione di forza intimidatoria, una parte dei piroscafi partiti durante la notte. Ad essi l'ammiraglio riuscì a far pervenire l'ordine di sabotarsi.

Il 9, il 10 e l'11 passarono nell'applicazione delle direttive ricevute dal Comando dell'XI Armata: l'ammiraglio godé di una relativa libertà di movimento, della quale si valse per vigilare sulla distruzione dei documenti segreti, sulla distribuzione del danaro al personale, sulla calma dei suoi dipendenti che diedero prova di eccezionale compattezza.

Se ne ebbe la prova, quando il mattino del 12 l'ammiraglio riunì prima gli ufficiali e poi tutti i dipendenti per leggere loro un questionario, a lui consegnato il giorno prima dal colonnello comandante le truppe tedesche di Patrasso. Il questionario constava di quattro punti ai quali si doveva *globalmente* rispondere sì o no: nel caso di risposta negativa l'ammiraglio fu informato che sarebbe stato confinato nella sua abitazione. Eccoli:

— riconoscere il governo fascista costituito da Farinacci (Mussolini era ancora prigioniero a Campo Imperatore);

— sottomettersi al Comando tedesco;

— i soldati italiani aderenti non sarebbero stati impiegati contro italiani;

— gli ufficiali italiani aderenti sarebbero stati responsabili della lealtà verso la Germania dei militari aderenti loro affidati.

Alla lettura del questionario in presenza del cap. vasc. Magnus 83 ufficiali, su 83 presenti, si associarono al *no* dell'ammiraglio. Avvenne la stessa cosa per *tutti* i sottufficiali e i marinai. L'ammiraglio fu acclamato al grido «vogliamo seguire dovunque il nostro ammiraglio». La scena provocò ammirazione da parte del comandante Magnus.

Alle 10.30, finita la cerimonia della lettura, l'ammiraglio fu accompagnato al suo domicilio e dichiarato prigioniero di guerra.

Il giorno 13 egli fu trasferito, con manifestazioni di riguardo, a Kiaton, dove trovò numerosi generali fatti prigionieri nel Peloponneso. Il 18 — in seguito alla fuga di un generale — il trattamento fu reso più severo e il 20 l'amm. Lombardi, insieme con altri, partì per Atene e di qui fu trasferito a Sckokken dove subì dignitosa-

mente una lunga prigionia, che durò con peregrinazioni di campo in campo fino al 21 gennaio 1945, quando fu « liberato » dai Russi, che lo rinviarono in Italia con i suoi compagni di sventura nel settembre 1945.

Per quanto riguarda gli avvenimenti in tutte le località dove la Marina era presente con Comandi o Uffici portuali dipendenti da Marimorea, si deve rilevare che — essendo affidata all'Esercito la responsabilità di comando dei vari presidi — le autorità della Marina non poterono prendere iniziative discordanti da quelle dei Comandi locali dell'Esercito, salvo per quanto riguarda il naviglio che poté quasi tutto essere fatto tempestivamente partire.

In linea generale, in base alla decisione del gen. Vecchiarelli di cedere pacificamente le armi ai Tedeschi in cambio del rimpatrio del personale, la cessione fu pretesa e attuata nelle varie località con maggiore o minore energia, secondo l'importanza dei luoghi, la relatività delle forze e il carattere di coloro che impersonavano l'autorità tedesca, e secondo il grado di acquiescenza dei nostri Comandi di presidio.

E' importante mettere in rilievo che il personale della Marina si mostrò in tutti i luoghi compatto nel rifiutare l'adesione ai Tedeschi, salvo eccezioni numericamente trascurabili, anche là dove — per interruzione delle comunicazioni — non poterono essere ricevute le direttive successivamente emanate da Marimorea.

E' superfluo dire che la promessa di rimpatrio fatta ai militari, presenti in Grecia, non fu mantenuta e che finirono tutti in campi di prigionia, eccetto pochi che riuscirono a salvarsi — spesso con l'aiuto della popolazione greca — e ad unirsi in parte alle bande di patrioti.

Premesse queste considerazioni generali, non sembra necessario dilungarsi sulle particolarità episodiche di ciascuna località eccezion fatta per Argostoli (Cefalonia) e per Corfù, dove si sono verificati fatti di eccezionale importanza e complessità.

Su questi fatti stralciamo da un documento tedesco il sintetico apprezzamento che segue (1):

« 14 settembre 1943. L'amm. Lange [comandante dell'Egeo: denominazione abbreviata « Aegeis »] comunica all'amm. Fricke

(1) Il documento, che riguarda gli eventi verificatisi in Grecia e nelle isole dell'Egeo in conseguenza dell'armistizio, è riprodotto nell'Appendice II del Volume XVI, già citato.

[comandante delle Forze Navali del Sudest] che la seria situazione di Corfù e di Cefalonia richiede la concentrazione di mezzi per agire nella Grecia occidentale. Tutte le forze navali disponibili sarebbero necessarie a tale scopo e perciò bisognerebbe rinviare per il momento altre operazioni come quella contro Lero. Questo rinvio offriva un forte rischio perché bisognava attendersi un rafforzamento della difesa di Lero, incrementata anche da probabili arrivi di forze nemiche prima che i Tedeschi fossero in condizioni d'intervenire. Ciò premesso, l'amm. Lange avrebbe cercato di ottenere dall'Esercito l'approvazione alla priorità da dare all'azione contro le Isole Joniche...

« 23 settembre 1943. Cefalonia cade nelle mani dei Tedeschi. Nei combattimenti sono stati uccisi circa 400 Italiani e 5000 sono caduti prigionieri. Sono fucilati il gen. Gandin e tutti gli ufficiali. Si emana l'ordine di attacco a Corfù. L'attacco inizia il 24, incontrando una forte resistenza che viene infranta; così dal 26 Corfù è in nostra mano. Contemporaneamente cadono Andros e Naxos [in Egeo] ».

b) *La tragica epopea di Cefalonia*. (Grafico n. 8).

Su questo avvenimento, che costituisce una delle pagine più nere della storia della Germania nazista, sono stati scritti una quantità di articoli, anche in giornali greci, e quattro libri italiani:

— « Cefalonia » di Giuseppe Moscardelli (Ed. Tipografia Regionale, Roma, 1945);

— « La tragedia di Cefalonia » di Triarius (Ed. Pinnarò, Roma, 1945);

— « L'eccidio di Cefalonia » di Don Romualdo Formato (Ed. Donatello De Luigi, Roma, 1946);

— « Cefalonia » dell'Ufficio Storico dell'Esercito (Ed. Tipografia Regionale, Roma, 1947).

Si tratta di un episodio, che ha destato un senso di orrore in tutto il mondo civile per l'efferato cinismo con cui fu compiuto — contro il diritto delle genti — il massacro di circa 6000 uomini, non di altro colpevoli che di essersi difesi colle armi in pugno in obbedienza alle leggi dell'onore militare e alle direttive del Governo legittimo: episodio, il cui ricordo è incancellabile nella memoria di ogni Italiano, come quello delle Fosse Ardeatine.

Noi perciò non ne faremo qui una nuova descrizione, rinviando i lettori ai libri citati; ci limiteremo a riassumere la partecipazione

alle operazioni, svolte dalla Divisione « Acqui » dell'VIII Corpo di Armata (gen. Antonio Gandin, comandante della Divisione e dell'isola di Cefalonia) contro i Tedeschi, del personale della Marina, comandato dal cap. freg. Mario Mastrangelo.

Convien premettere che dei tre reggimenti di fanteria della Divisione, due erano presenti a Cefalonia, mentre il terzo presidiava Corfù e un battaglione di uno dei primi due presidiava Zante; a Cefalonia c'era però anche un battaglione di camicie nere; in proporzione erano ripartiti i reparti di artiglieria, del genio e dei servizi.

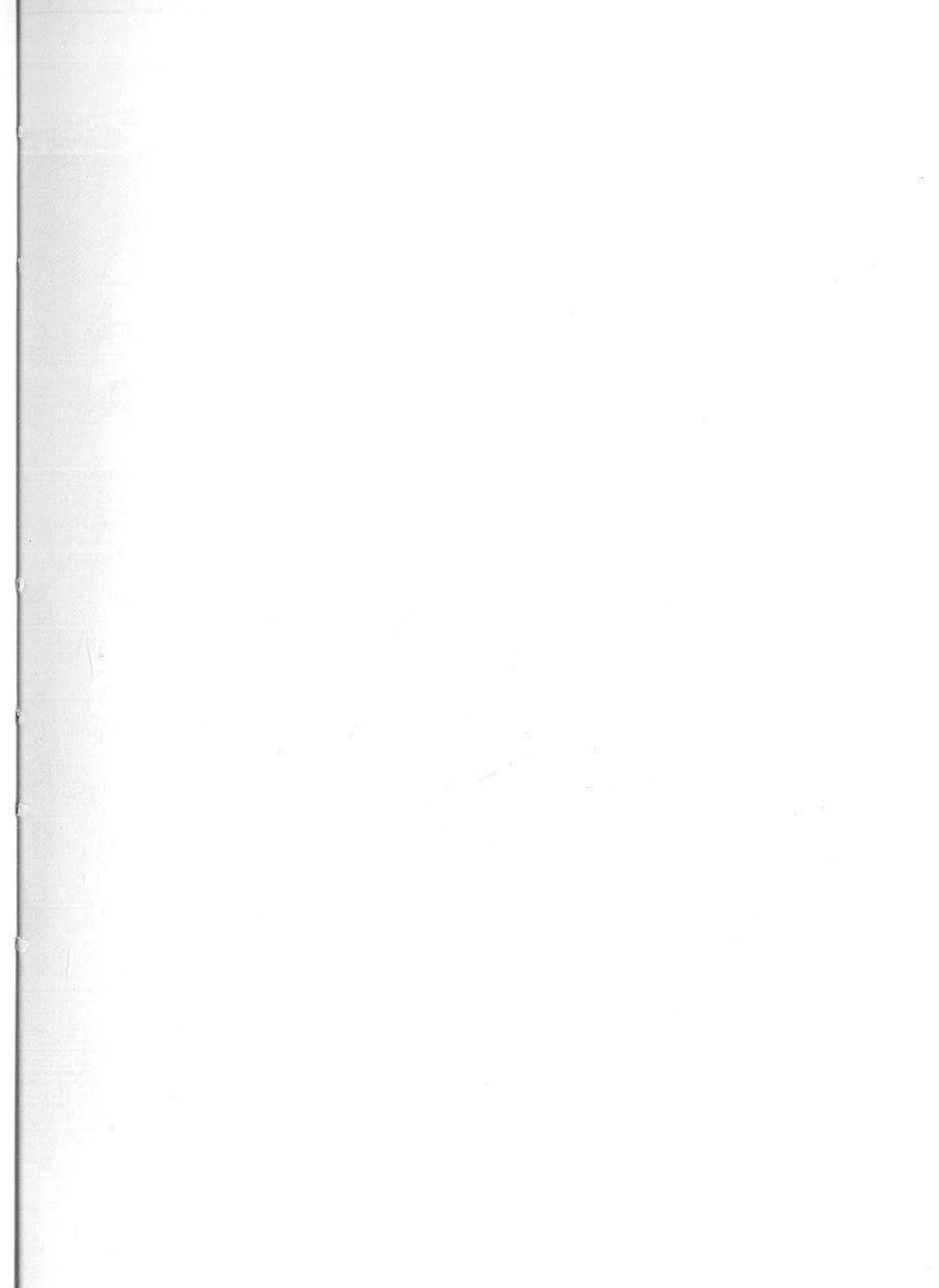
In totale, alla data dell'8 settembre, erano presenti in Cefalonia circa 11.000 uomini con 525 ufficiali; i Tedeschi avevano circa 2000 uomini e 75 ufficiali, quasi tutti dislocati nella penisola di Lixuri, che con afflusso di rinforzi dal vicino continente via mare e via aerea raggiunsero in breve una consistenza circa tripla, disponendo di 7 battaglioni (di cui 5 di truppe alpine scelte) e di una consistente forza di moderne artiglierie e di altre armi pesanti, che erano andate occupando posizioni d'importanza tattica. Dopo l'inizio delle ostilità affluirono altri rinforzi, sbarcando nelle baie di Myrthos e di Samos.

La Marina concorreva alla difesa di Cefalonia con una batteria di tre pezzi da 152 ed una di tre pezzi da 120 montate a guardia dell'entrata della Baia di Livadia, e cinque pezzi da 76 c.a. su un'altura a sud-ovest dell'abitato di Argostoli.

Erano presenti varie unità per i servizi della Base, un Mas e due cacciasommergibili. Tutte quelle che erano in condizioni di prendere il mare furono dal comandante Mastrangelo fatte partire per l'Italia: tra queste il Mas e i due cacciasommergibili al comando del cap. corv. Delfino, che, come si è narrato, diressero dapprima per Saseno per rifornirsi. Anche due idrovolanti poterono decollare, raggiungendo Taranto.

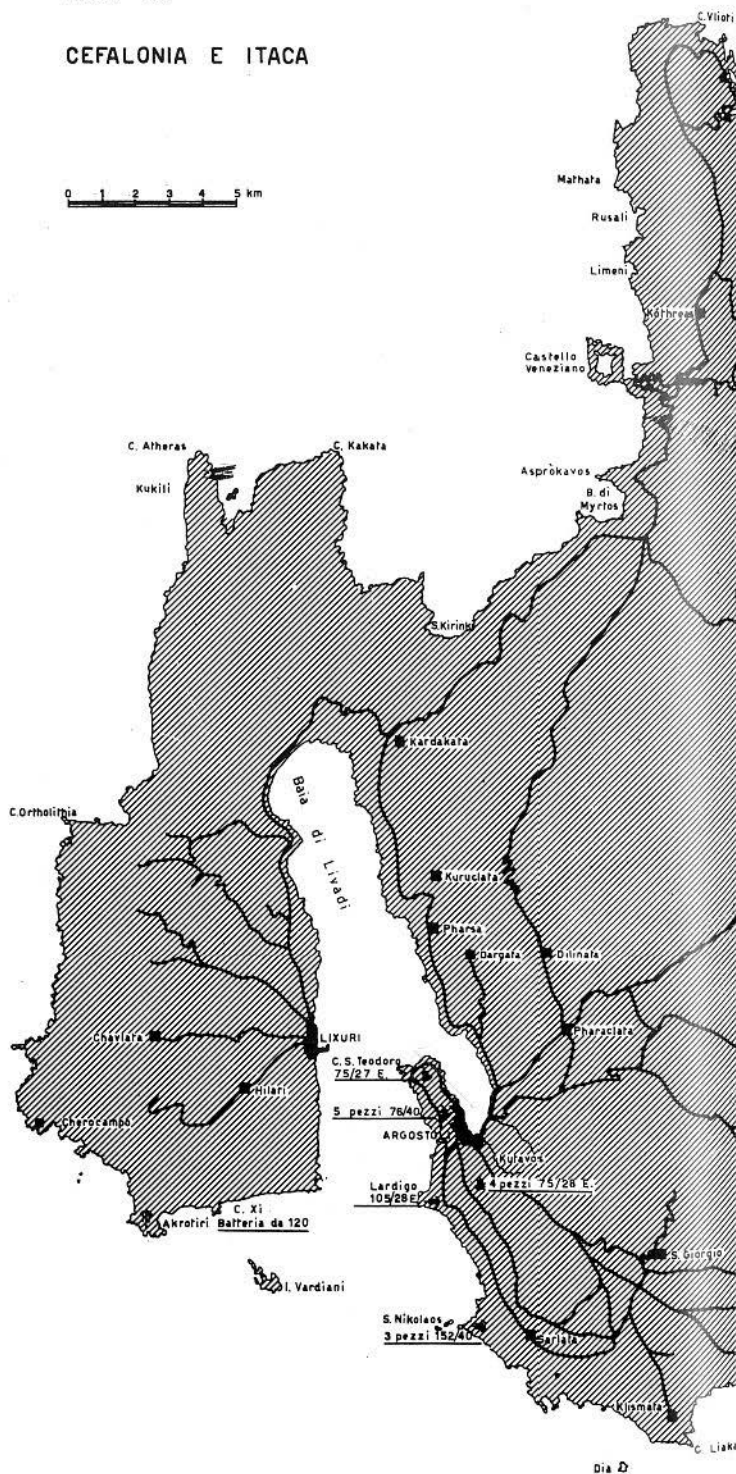
Dopo quattro giorni di trattative per giungere ad una pacifica intesa coi Tedeschi, secondo le direttive del gen. Vecchiarelli pervenute al gen. Gandin, nel corso delle quali da una disposizione d'animo del generale e di una parte dei suoi dipendenti ad attenersi alle concilianti direttive del gen. Vecchiarelli si giunse alla ferma determinazione, diffusasi a tutte le truppe, di resistere ad ogni provocazione, le ostilità cominciarono il mattino del 13 settembre (1).

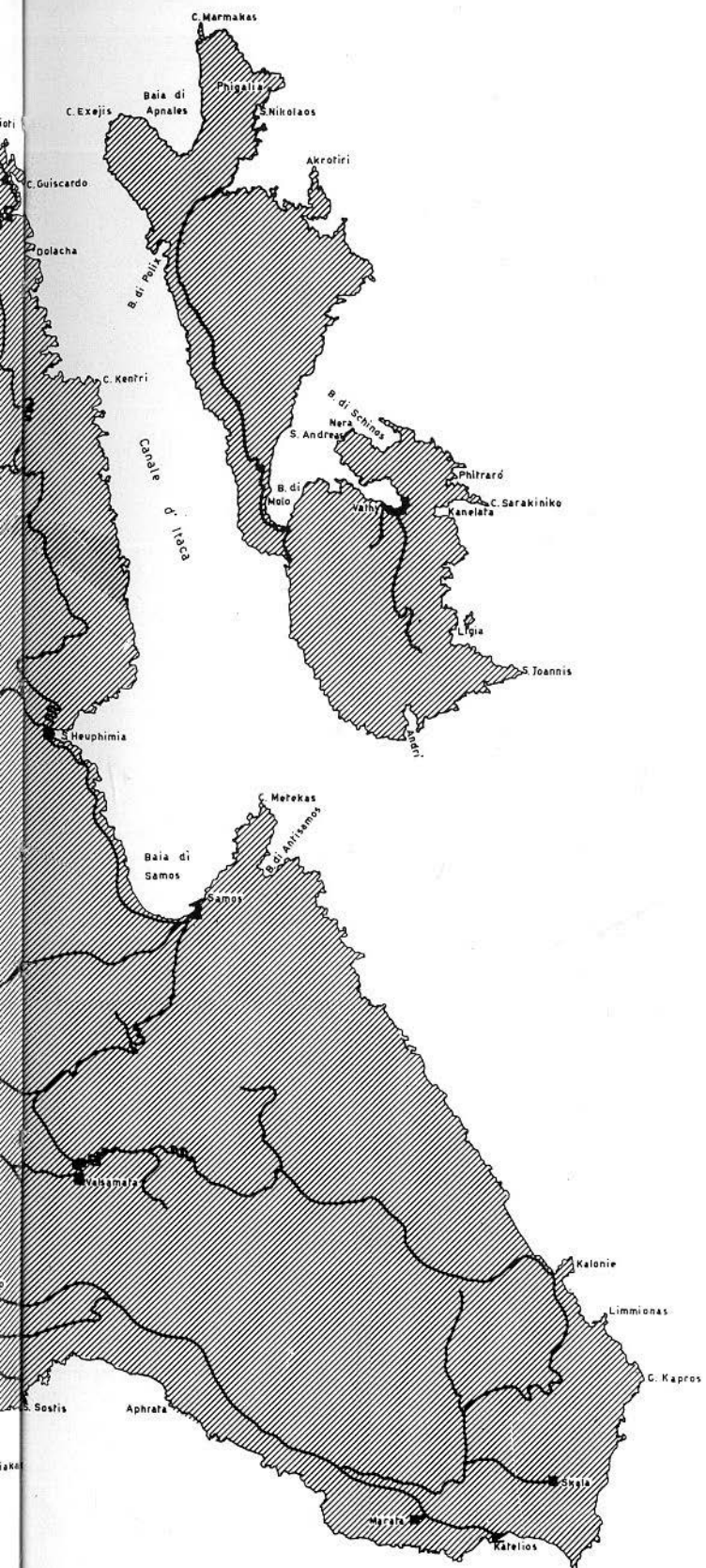
(1) Tra i più risoluti a non subire passivamente la prepotenza germanica furono il c.te Mastrangelo e il col. Romagnoli, comandante dell'artiglieria divisionale. A determinare la volontà di combattere furono i continui arrivi di



CEFALONIA E ITACA

0 1 2 3 4 5 km





A rinsaldare la volontà di resistere era giunta poco dopo la mezzanotte la notizia che il presidio di Corfù avrebbe resistito alle pretese tedesche e che già aveva fatto prigioniero il battaglione tedesco dislocato nell'isola (non si trattava di un battaglione, ma di circa 500 uomini adibiti a servizi vari).

Verso le ore 06.00 del 13 comparvero due motozattere tedesche, cariche di soldati, presso la Punta San Teodoro dirette ad Argostoli.

Fu aperto il fuoco contro di esse da batterie dell'Esercito e della Marina: non si poté stabilire da quale batteria partisse la prima salva, tanto fu praticamente contemporaneo l'inizio del fuoco. Le motozattere invertirono la rotta, rispondendo colle armi di bordo, e appena entrarono nel campo di tiro della batteria da 152 di Minies, anche questa cominciò a sparare.

Una delle motozattere fu affondata; l'altra, colpita, alzò bandiera bianca e fu poi rimorchiata a Lixuri.

Nel frattempo fu eseguita un'azione di fuoco anche contro il Comando tedesco ad Argostoli e contro un magazzino tedesco a San Teodoro.

L'incidente non determinò l'immediato dilagare delle operazioni belliche, ma una ripresa delle trattative tra il gen. Gandin e i Tedeschi.

Senonché il comportamento di questi ultimi, estremamente infido, e il verificarsi di altri incidenti, indussero il gen. Gandin a rompere le trattative e a presentare a mezzogiorno del 14 ad un ufficiale rappresentante il Comando tedesco un ultimatum così concepito: « Per ordine del Comando Supremo italiano e per volontà degli ufficiali e dei soldati la Divisione « Acqui » non cede le armi. Il Comando Superiore tedesco, sulla base di questa decisione, è pregato di presentare una risposta definitiva entro le ore 09.00 di domani 15 settembre » (1).

A questo ultimatum (la cui scadenza fu prorogata, a richiesta tedesca, di cinque ore) fu risposto nel pomeriggio del 14 con una vasta dimostrazione aerea senza lancio di bombe, e nel pomeriggio

rinforzi germanici, rappresentanti una volontà di sopraffazione, che il generale Gandin aveva invano chiesto fossero sospesi promettendo in cambio la astensione da parte italiana da ogni atto ostile.

(1) Il Comando Supremo, in seguito ad un messaggio del gen. Gandin inviato nella notte sul 12 settembre, che lo informava della situazione, aveva risposto il mattino del 14 di resistere alle richieste tedesche.

del 15 con due bombardamenti di 24 apparecchi su Argostoli (il primo alle 13.00 e il secondo alle 18.00).

Le ostilità erano così aperte per iniziativa tedesca. Esse si protrassero fino alle ore 11.00 del 22 settembre, quando il gen. Gandin di fronte alla travolgente superiorità germanica, dovuta anche all'imponente appoggio dell'Aviazione alla quale la Divisione « Acqui » non aveva nulla da opporre, si indusse a chiedere la resa: questa fu accordata, senza condizioni. E' da ricordare che negli attacchi aerei cadevano insieme bombe e manifestini, incitanti con insidiose promesse e con minacce i soldati a cessare il combattimento.

In quella settimana di battaglia la Marina si distinse per ardore combattivo: citiamo gli episodi salienti, nei quali i marinai svolsero azione determinante.

Nel pomeriggio del 15, in concomitanza coi primi due attacchi aerei, i Tedeschi avevano svolto una manovra di attacco convergente su Argostoli, movendo da Kardakata al nord e da Lardigò al sud. Erano riusciti a occupare Monte Telegrafo, ma ne erano stati sloggiati con attacco alla baionetta un'ora dopo il tramonto.

Durante la notte i Tedeschi tentarono di ristabilire la situazione con un duplice sbarco: nella zona di Lardigò con 15 barconi e presso San Teodoro con due motozattere. Il tentativo venne frustrato col concorso delle batterie della Marina, in particolare di quella da 76 che meritò l'elogio del comandante della fanteria divisionale. Così i Tedeschi, che erano nella penisola di Argostoli, dovettero alle 23.00 chiedere la resa che venne concessa alle 02.00 del giorno 16. La richiesta fu avanzata attraverso il Comando Marina e fu imposta senza condizioni. Essa fruttò 500 prigionieri e 6 carri armati. Di questi, due in piena efficienza vennero assegnati al Comando Marina, che li impiegò per rinforzare la difesa del caposaldo della batteria da 76 che tanto si era distinta, catturando anche una ventina di autocarri.

Nella giornata del 18 le batterie della Marina concorsero a contrastare l'avanzata di rinforzi tedeschi lungo la strada Lixuri - Kardakata.

Il giorno 19 il gen. Gandin radiotelegrafò al Comando Supremo, tramite Supermarina con cui Marina Argostoli poteva ancora comunicare, chiedendo soccorsi: ecco i testi, trasmessi in linguaggio chiaro, del messaggio e della risposta:

« Da Cefalonia a Comando Supremo. - Occupazione tedesca limitata Lixuri - Capo Munta alt Urge intervento caccia onde eliminare eventuale sbarco alt Gandin ».

« Da Comando Supremo a Cefalonia. - Impossibilità invio aiuti richiesti infliggete nemico più gravi perdite possibili alt Ogni vostro sacrificio sarà ricompensato alt Ambrosio » (1).

Però, nel dubbio di poter comunicare col Comando Supremo, il gen. Gandin aveva inviato a Brindisi all'alba del 19 con un motoscafo della Croce Rossa il sten. vasc. c. Vincenzo Di Rocco, della squadriglia dragaggio, per prospettare con una sua lettera la situazione e soprattutto per sollecitare l'intervento di forze aeree. La spedizione non ottenne lo scopo, perché il Di Rocco, raggiunta Gallipoli dopo una fortunosa navigazione, poté presentarsi a Brindisi soltanto il 21 informando tuttavia Cefalonia del suo arrivo, quando ormai la cattiva sorte dei nostri era segnata.

I desiderati aiuti aerei non vennero mai direttamente dati, anche per l'estrema penuria di velivoli ancora in fase iniziale di riorganizzazione al sud. Tuttavia il 18 ben 200 bombardieri americani avevano dato un indiretto appoggio alla divisione « Acqui », bombardando l'aeroporto di Arokos poco lungi da Patrasso: la notizia, diffusa tra i nostri combattenti il 19 mattina aveva prodotto un senso di sollievo, e l'azione ebbe la conseguenza positiva di produrre una sosta nell'offensiva tedesca il 19 e il 20.

Il giorno 22 era stato portato all'ospedale il comandante Mastrangelo che, sebbene da tempo ammalato, era rimasto senza soste al suo posto di comando e di combattimento. Aveva assunto il comando dei reparti della Marina il comandante in 2^a cap. corv. c. Vittorio Barone, che apprese l'ordine di resa mentre si trovava presso la batteria da 76.

Egli riunì il personale nello stesso luogo ed eseguì l'ordine di resa, che specificava doversi considerare prigionieri di guerra i nostri combattenti.

Ma, a mano a mano che i nostri reparti si arrendevano, i Tedeschi davano subito inizio al massacro dei soldati: già durante i combattimenti avevano passato per le armi gli ufficiali e i graduati

(1) Secondo la testimonianza del sottocapo r.t. Francesco Mauro, il 12 settembre egli — coll'approvazione del ten. art. Seggiaro, comandante della batteria della Marina da 76, poco lontana dalla stazione r.t., e del cap. comm. Luigi Pozzi — fece un telegramma al Comando delle F.N. a Malta. Ne ebbe la seguente risposta: « Ricordatevi che i Tedeschi hanno affondato la corazzata *Roma*, sicché non bisogna in alcun modo consegnare, senza combattere, le armi ai Tedeschi ». Il Mauro fu tra gli scampati all'eccidio e, dopo catturato, trasferito il 20 ottobre al campo di concentramento di Atene.

caduti nelle loro mani. Gli orrori del massacro sono con commovente evidenza descritti nei libri citati.

Gli ufficiali furono rinchiusi la sera del 22 in una casa di Argostoli, dalla quale fu prelevato per primo il mattino del 24 il generale Gandin e fucilato nel giardino di una Casa Rossa presso San Teodoro. Il 24 fu compiuta nello stesso giardino l'esecuzione degli ufficiali; la sera furono prelevati in ospedale il comandante Mastrangelo e il capitano g.n. d.m. rich. Francesco Castellano, quasi sessantenne, e fucilati poco dopo.

Così è descritta la fine dei valorosi combattenti della divisione « Acqui » dal capitano d'artiglieria Ermanno Bronzini del Comando Divisione, scampato all'eccidio, che fu interrotto per i reiterati interventi del cappellano Padre Romualdo Formato, interventi che riuscirono alla fine a far breccia nell'animo dei Tedeschi, mentre egli chiedeva grazia per tutti i rimasti ancora vivi ma non per sé: tuttavia anche egli fu risparmiato (1):

« Perirono per fucilazione immediata sul campo di battaglia gli ufficiali del III battaglione del 317° fanteria, gli ufficiali del Comando del 17° fanteria, gli ufficiali del VII gruppo da 105/28. Il maggiore Galli, aiutante maggiore del 317° fanteria, non volle arrendersi e si suicidò.

« Furono fucilati allo stesso modo anche gli ufficiali medici.

« Nella notte tra il 24 e il 25 settembre due ufficiali fuggirono dal 37° ospedale da campo. I Tedeschi, il mattino del 25, fucilarono per rappresaglia sette ufficiali ivi ricoverati...

« Gli ufficiali della « Acqui » erano all'8 settembre 525. Di questi, 37 scamparono alle fucilazioni della « Casa Rossa » [quando cessò il massacro]. Si salvarono pure — perché medici, cappellani, ricoverati in ospedale — altri 20 o 25 ufficiali. Un'altra ventina (cifra massima) riuscirono a salvarsi rifugiandosi presso civili greci. Sicché, in totale, gli ufficiali salvatisi furono 80 o al massimo 90. Tenuto conto che 65 perirono sul campo di battaglia (tra i quali circa 50 fucilati sul posto) nelle operazioni tra il 15 e il 22, gli ufficiali fucilati dai Tedeschi tra il 22 e il 25 settembre furono circa 370.

« La forza dei sottufficiali e della truppa si aggirava l'8 settembre sugli 11.000 uomini.

« I superstiti furono internati: parte nelle carceri giudiziarie di Argostoli, parte in una caserma della stessa città...

(1) La relazione del cap. Bronzini è tra i documenti dell'Ufficio Storico. Larghi stralci della relazione sono riprodotti nel libro del Moscardelli.

« Essi furono spogliati di ogni cosa, privati delle scarpe tenuti ammassati come bestie, senza alcuna assistenza sanitaria. Alimentazione scarsa: 25 grammi di riso al giorno, una galletta, un po' di verdura secca.

« Alla metà di ottobre, i Tedeschi cominciarono a proporre ai prigionieri di aderire ai servizi ausiliari del loro esercito. Aderirono quelli che erano più sfiniti dalla fame, e tutti soldati semplici. Ma non più di 300 furono quelli che rimasero in Cefalonia adibiti a lavori di fortificazione costiera. Tutto il resto venne trasportato sul continente greco...

« Il tenente Lorenzo Caccavale della Marina, scampato alle fucilazioni del 24 settembre, fu dai Tedeschi incaricato di occuparsi delle operazioni di carico e scarico nel porto di Argostoli. Ad ogni partenza, egli ci riferiva il numero approssimativo degli uomini imbarcati. Si calcola al massimo 6500 uomini.

« Sicché, fra le operazioni dal 15 al 22, le fucilazioni e i patimenti perirono in Cefalonia circa 6000 soldati.

« Interi reparti, che avevano chiesto la resa, furono disarmati, allineati e mitragliati.

« Né le disgrazie della Divisione « Acqui » finirono qui.

« Nel trasporto sul continente greco tre navi, a distanza di pochi giorni l'una dall'altra, finirono sulle mine e saltarono in aria con gran parte del carico umano, stipato nelle stive senza alcuna pietà.

« Si calcola che siano periti, in tal modo circa 3000 uomini, il che porterebbe il totale dei periti della « Acqui » a circa 9000 uomini su 11.000 ».

Del personale della Marina furono passati per le armi 10 ufficiali su 17, oltre a 9 su 12 dell'Esercito in servizio presso la Marina, e 29 militari del C.R.E.M. su circa 200.

Il ten. C.R.E.M., ruolo servizi nautici, Caccavale rimase ad Argostoli, insieme con altro personale, con l'incarico dei servizi portuali conferitogli dai Tedeschi, fino alla fine dell'occupazione germanica dell'isola di Cefalonia e cioè fino al 10 settembre 1944, quando essi la sgomberarono in seguito alla progressiva occupazione della Grecia da parte degli Alleati. Egli, pur lavorando alla dipendenza dei Tedeschi, svolse clandestina opera d'informazione mantenendosi — non senza rischi — a contatto con agenti segreti inglesi.

Il suo maggior titolo di merito risulta dalla lettera scritta alle Autorità italiane il 6 novembre 1944 dalla Commissione Militare Alleata, stabilitasi ad Argostoli:

« Poco prima dello sgombero di Cefalonia da parte dei Tedeschi un reparto germanico aveva avuto l'ordine di distruggere le banchine e le installazioni del porto di Argostoli.

« Il tenente R.M. Caccavale Lorenzo, insieme con alcuni valorosi collaboratori (81 militari citati nominativamente, 77 della Marina e 4 dell'Esercito) col proprio sacrificio e altruismo sotto la minaccia delle armi germaniche, si diede a recidere le connessioni elettriche delle cariche esplosive destinate a distruggere il porto di Argostoli, che fu salvo ».

c) *La lotta a Corfù e la fine delle Tp Sirtori e Stocco* (Grafico n. 9).

Corfù era sede del Governo delle Isole Jonie (Governatore Piero Parini) e del Comando militare dell'isola, affidato al colonnello Lusignani del 18° reggimento fanteria della Divisione « Acqui ». Reggeva il Comando Marina il cap. freg. c. Nicola Ostuni, dipendente dal predetto per le questioni territoriali.

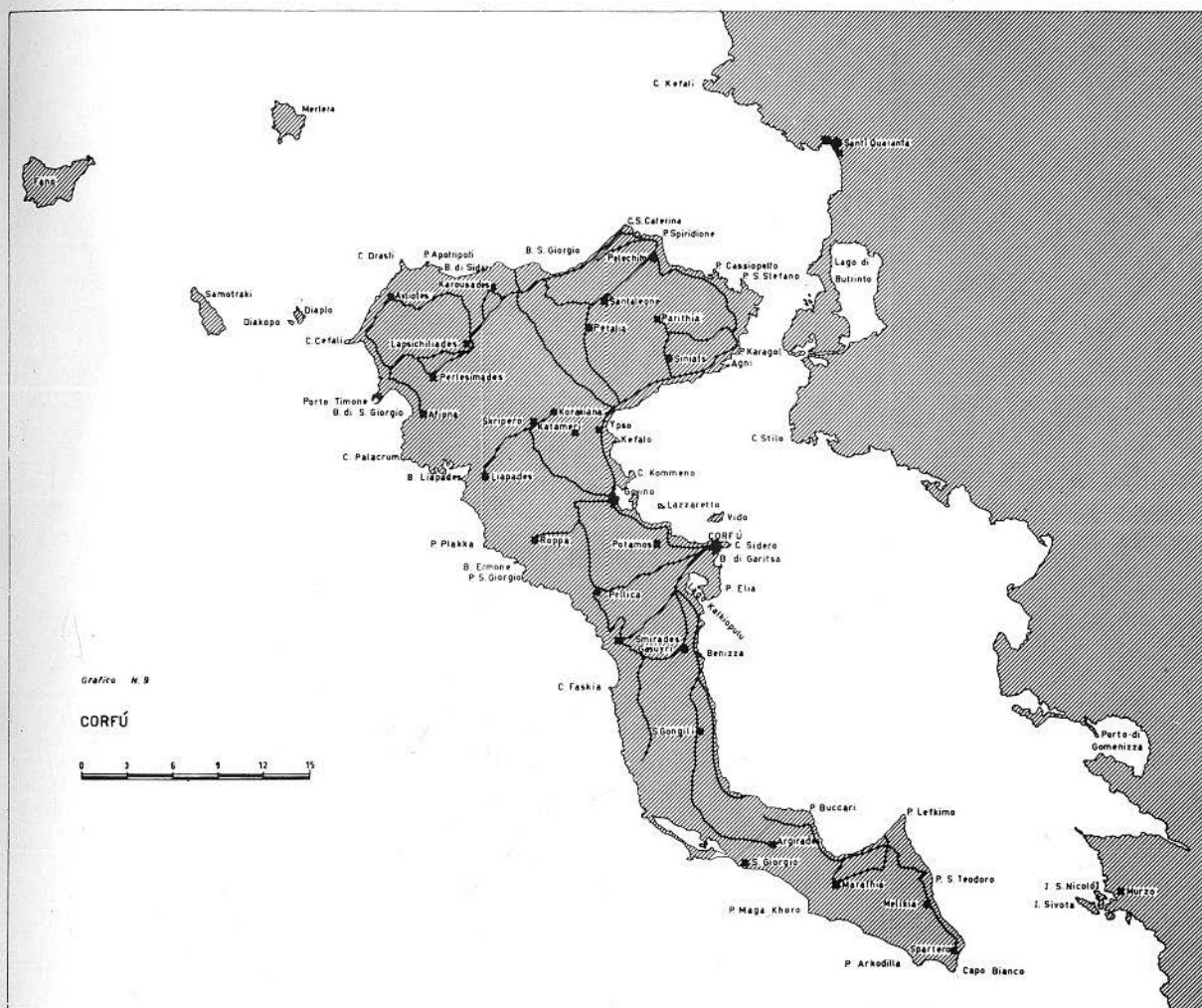
Anche a Corfù, dopo il 25 luglio 1943, era andato crescendo l'afflusso di uomini e di materiali tedeschi, che all'8 settembre erano impegnati nell'istallazione di due batterie da 150 mm e nei preparativi per il trasporto di rinforzi da Prevesa e da Gomenizza: la consistenza dei reparti tedeschi si aggirava sui 500 uomini.

La guarnigione italiana comprendeva circa 4000 uomini e il col. Lusignani dipendeva dal XXVI Corpo d'Armata (gen. Della Bona) (1).

Il Comando Marina disponeva di una flottiglia dragamine (cap. corv. c. Aristide Lagorio) e di naviglio sussidiario vario; dipendevano dal Comando Marina i due Uffici di porto esistenti a Corfù e a Gomenizza. Nessuna batteria aveva la Marina; difesa costiera e antiaerea erano tutte dell'Esercito, di consistenza assai modesta in attesa di essere potenziate con batterie tedesche.

Alla proclamazione dell'armistizio le comunicazioni via filo con l'Italia e col territorio greco risultarono interrotte, eccettuate quelle con Gomenizza.

(1) Si noti che mentre la Divisione « Acqui » dipendeva dall'VIII Corpo d'Armata (gen. Marghinotti), il reggimento distaccato a Corfù dipendeva dal XXVI, pur non cessando di far parte della « Acqui »: la separazione delle dipendenze dai due Corpi di Armata era stata attuata, per motivi di territorialità, il 15 agosto.



L'8 settembre il governatore Parini aveva ceduto da qualche giorno tutti i poteri al Comandante militare ed era pronto a rimpatriare cogli impiegati civili del Governatorato, appena fossero ultimate le pratiche di consegna dell'Amministrazione civile.

Pervenuta la notizia ufficiale dell'armistizio e le successive istruzioni, venne disposto l'invio in Italia (a Brindisi) delle unità navali non necessarie alla difesa e di tutto il materiale trasportabile, compresi i combustibili. Partirono così vari dragamine; la *Mc Oberdan*, carica di nafta; il motoveliero *Ida 2°*, carico di benzina; la Cist. *Sesia* colla motovedetta *Spanedda*; altri natanti; tutti carichi. Le partenze continuarono fino al giorno 11. A Gomenizza furono avviati il motopeschereccio dragamine *Angela* e un motoveliero greco, che ivi fu poi catturato.

La sera dell'11 lasciò Corfù l'ex governatore Parini col seguito di funzionari, a bordo del panfilo *Cervo*, dal quale sbarcò a Fano il 14 settembre, ordinando al comandante di proseguire per Venezia; il *Cervo* vi giunse il 18, dopo aver fatto una breve sosta a Lusino (1).

Fra il mattino del 10 e la sera del 12 si svolsero trattative fra rappresentanti del Comando della divisione tedesca Edelweiss (da cui dipendeva il personale germanico distaccato a Corfù) e il Comando italiano. Il col. Lusignani si mostrò fin dall'inizio molto fermo verso i Tedeschi e il pomeriggio del 12 dichiarò ai loro parlamentari che si sarebbe attenuto alle disposizioni del Governo (che aveva nel frattempo, come si è veduto, ordinato a tutti di considerare i Tedeschi come nemici), difendendo l'isola ad ogni costo in caso di attacco, ma assicurando che avrebbe protetto e vettovagliato i militari tedeschi presenti nell'isola. Avrebbe giustificato questa linea di condotta, definitivamente adottata, dichiarando « di non potersi attenere all'ordine del gen. Vecchiarelli di cedere pacificamente le armi, perché essendo questi già prigioniero non era libero della sua volontà ».

Alle 06.45 del giorno 13 tre bombardieri tedeschi attaccarono di sorpresa la città e il porto di Corfù, mentre le batterie schierate nella zona di Melichia sparavano su alcuni punti dell'isola. Con questo attacco germanico fu legittimato l'immediato impiego della

(1) Il *Cervo* era un panfilo jugoslavo, preda bellica: comandante ed equipaggio erano di origine slava militarizzati, essendo cittadini italiani. Il panfilo naufragò poi davanti a Grado, mentre si trasferiva da Trieste a Venezia il 9 novembre 1944, al servizio della Marina di Salò.

forza da parte del presidio italiano, cui si arresero senza resistenza i militari tedeschi presenti, in numero — come si è detto — di circa 500.

Intanto (come si è veduto parlando di Santi Quaranta) era stato iniziato e proseguito lo sgombero su Corfù di quel presidio: con tre viaggi, utilizzando tutti i mezzi disponibili, furono trasferiti circa 4000 uomini, una parte dei quali erano militari sbandati affluiti a Santi Quaranta dall'interno. Allo sgombero avevano contribuito anche mezzi inviati da Brindisi, che avevano proseguito per la Puglia transitando per Corfù. Anche il poco personale della Marina che era a Gomenizza era giunto a Corfù il 10 sul *Mp Angelo*, col tenente di porto Luigi Chilò che sostituì il capitano di porto di Corfù Giuseppe Campo, rimpatriato il giorno 11 per malattia su uno dei piroscafi in partenza per l'Italia con altri militari e civili ammalati.

La sera del 13 il bombardamento aereo fu ripetuto con un maggior numero di velivoli, dei quali quattro furono abbattuti.

Poco dopo l'attacco aereo giunsero nell'ancoraggio di Corfù le due *Tp Sirtori* (ten. vasc. Alessandro Senzi, imbarcato al momento della partenza da Brindisi in luogo del titolare ten. vasc. Carlo Pulcini ammalatosi) e *Stocco* (ten. vasc. Renato Lupi), inviate dall'Italia su richiesta del Comando dell'isola per contribuire con le loro armi alla difesa di Corfù.

Verso le 09.00 del mattino del 14, mentre era ancora in corso lo sbarco dell'ultimo scaglione delle truppe provenienti da Santi Quaranta, una formazione mista di Stukas e di Junker 88 attaccò la città e l'ancoraggio gettando numerose bombe esplosive e incendiarie. Tre Stukas presero di mira le due torpediniere, che erano ancorate a 150 metri l'una dall'altra, centrando la *Sirtori* che fu colpita in pieno da una bomba, la quale esplose sotto lo scafo dopo averlo attraversato, mentre altre cinque le esplosero così vicine da provocarle numerose falle. La torpediniera, fortemente sbandata, fu rimorchiata ad incagliare sulla spiaggia a sud dell'isolotto Lazzaretto. La *Stocco* fu fatta allontanare dal Comando Marina e incrociò a sud dell'isola, fino alla sera del 14 quando, al limite dell'autonomia, ebbe ordine da Marina Brindisi di rientrare in quella base per essere adibita alla scorta di convogli tra Santi Quaranta e Brindisi.

Nel pomeriggio dello stesso giorno 14 si ripeterono numerosi altri attacchi aerei, cui si aggiunse il tiro di una batteria da 150 dalla sponda epirota; il 15 si ripeterono altri attacchi.

Il 15 un tentativo di sbarco tedesco presso Benizza, eseguito con una quindicina tra motovedette e motozattere, fu respinto da batterie dell'Esercito. Alla sera dello stesso giorno, il comandante Senzi, d'accordo con il comandante Ostuni, decise d'impiegare l'equipaggio della *Sirtori* nella lotta terrestre, salvo un piccolo numero di uomini trattenuti per tentare il ricupero dell'unità. Il personale, organizzato in reparto al comando dell'ufficiale in 2^a ten. vasc. Luigi Salto, fu dislocato nella parte settentrionale dell'isola, ma non ebbe occasione di combattere.

A partire dal giorno 16 e fino al 25 i bombardamenti aerei della città e dell'isola andarono crescendo per intensità e per frequenza. Durante il bombardamento del giorno 18 affondarono nel porto di Corfù il piccolo piroscafo *Tergeste* e il rimorchiatore *Fiume*. Intanto il Comando Marina e il distaccamento dei marinai erano stati trasferiti il 13 e il 14 fuori Corfù in seguito all'inutilizzazione della sede del Comando e della caserma, provocata dalle bombe.

Il 19 arrivarono da Brindisi la Ms. 33 con rifornimento di medicinali, ed inoltre la Mn. *Probitas* e le Tp *Clio* e *Sirio*, che furono avviate a Santi Quaranta per imbarcarvi altri 1750 soldati, i quali il 19 stesso — preso imbarco sulle tre unità — furono portati a Brindisi.

Il giorno 21 portò il suo contributo alla difesa antiaerea a anti-sbarco la Tp *Sagittario*, inviata da Brindisi (dove era appena arrivata da Taranto con l'*Aretusa*) a richiesta delle Autorità britanniche.

La notte tra il 23 e il 24 — quando l'efficienza delle difese era stata notevolmente compromessa dall'azione aerea — forze da sbarco tedesche presero terra presso San Giorgio, conquistando il caposaldo di Argirades e proseguirono presso la costa orientale, lungo la quale nella giornata del 24 avanzarono verso nord rinforzate da altri reparti sbarcanti da quel lato, riuscendo infine, coll'appoggio di massicci attacchi aerei, a tagliar fuori l'aliquota delle forze italiane schierate nella parte meridionale dell'isola.

Conseguentemente la resistenza del presidio andò decrescendo con forte diminuzione della probabilità di arrestare l'avanzata dell'avversario verso la città di Corfù.

Il Comando militare comunicò subito in Italia la precarietà della situazione. Allora, la Tp *Stocco*, che stava scortando insieme colla Cv *Sibilla*, un convoglio (P.f. *Probitas* e *Dubac*, Mn *Salvore*) diretto a Santi Quaranta, ricevette ordine da Supermarina di lasciare il convoglio e di dirigere alla massima velocità verso la zona di San Giorgio per contrastare lo sbarco, trattenendovisi per circa

un'ora. La torpediniera vi giunse quando lo sbarco era ormai finito da parecchie ore, e dopo un'ora di vane ricerche dei mezzi da sbarco (che nel frattempo erano passati a levante dell'isola) diresse per riunirsi al convoglio; non intercettò una comunicazione di Marina Corfù che la informava essere nuovi sbarchi in corso dall'altro lato dell'isola.

Lungo la rotta per raggiungere il convoglio la *Tp Stocco* fu ripetutamente attaccata fra le 16.20 e le 17.15 e alla fine venne affondata da un massiccio attacco di 12 *Stukas*, con perdita quasi totale dell'equipaggio, anche per mitragliamento dei naufraghi da parte degli aerei e per maltempo sopraggiunto nella notte. La torpediniera s'inabissò verso le 19.20 di quel 24 settembre. In questa missione comandava la *Stocco* il ten. vasc. Mario Trisolini, che aveva sostituito il ten. vasc. Lupi.

Il 25 settembre la situazione dei difensori di Corfù divenne insostenibile. Il mattino il col. Lusignani, pur avendo perduta la parte meridionale dell'isola, aveva ancora qualche speranza di poter continuare a resistere sfruttando il settore montano settentrionale. Ma andavano ormai scarseggiando le munizioni, specie quelle contraeree. Fatto sta che nella giornata del 25 gli eventi precipitarono e che verso le 16.00 la resistenza italiana era praticamente cessata: la sera una bandiera bianca fu alzata sulla Fortezza Vecchia della città (non è stato possibile accertare se per ordine del col. Lusignani o se per iniziativa di un comandante sottordine).

Corfù cadde per effetto quasi esclusivo dell'azione aerea, che noi non potemmo contrastare, nonostante i ripetuti appelli del colonnello Lusignani per ottenere l'invio di forze aeree di cui purtroppo il nostro Comando Supremo non disponeva.

Il colonnello Lusignani fu fucilato poco dopo la resa. Invece il comandante Ostuni, col personale di marina che aveva con sé, poté lasciare l'isola dopo aver fatto anche distruggere lo scafo della *Sirtori*, con gli ultimi galleggianti rimasti efficienti, sbarcando ad Otranto il 27 settembre. Anche il ten. vasc. Senzi, dopo distrutto lo scafo della sua torpediniera, rimpatriò con gli uomini rimasti presso di lui.

Tutto il personale di marina, che era stato distaccato presso i reparti dell'Esercito per contribuire al contrasto delle operazioni nemiche o che, comunque, era rimasto isolato in seguito alla rapida avanzata tedesca verso la città di Corfù, cadde prigioniero dei Tedeschi: qualcuno — come in tutte le località della Grecia — poté salvarsi col favore della popolazione che, come si è già rilevato,

nutriva per i nostri soldati, nonostante tutto, simpatia, mentre non poteva sopportare i Tedeschi.

d) *Territori dipendenti dal Comando della Grecia Orientale (Marisudest Atene).*

Marisudest era un Comando essenzialmente navale: Comando Gruppo Navale Egeo Settentrionale, retto l'8 settembre 1943 dal capitano di fregata Umberto Del Grande con funzioni di capitano di vascello. Da lui dipendevano anche i servizi logistico-tecnici esistenti, per le necessità delle navi, al Pireo, a Suda, a Iraklion (Creta) e Mudros nell'isola di Lemmo.

I Comandi Marina di Pireo, di La Canea (per Suda e Iraklion) e di Mudros avevano in realtà funzioni di Uffici di collegamento colle autorità navali tedesche dell'Egeo e come tali erano considerati, con la denominazione abbreviata di Maricolleg. Dipendeva inoltre da Marisudest, per la sola parte disciplinare, l'Ufficio Ricuperi Medio Oriente, residente ad Atene e diretto dal maggiore g.n. Guglielmo Giani.

Il comandante di Marisudest era anche il capo di stato maggiore italiano del Comandante navale tedesco dell'Egeo (Aegeis) con sede in Atene, secondo gli ordini del quale impiegava le unità italiane alle proprie dipendenze.

Dopo il 25 luglio era avvenuta un'infiltrazione di ufficiali e di personale tedesco presso Marisudest e presso Maricolleg, col pretesto di migliorare la collaborazione, ma con lo scopo — rivelatosi chiaramente all'armistizio — di avere già pronti i Comandi da sostituire a quelli italiani.

L'8 settembre erano al Pireo i Ct *Crispi* e *Turbine* (dipendenti da Mariegeo Rodi e giunti a Lero il giorno 6 scortando un piroscafo tedesco), le Tp *San Martino* e *Calatafimi*, l'Inc. aus. *Morosini*, 1 motosilurante, 8 motovelieri e 3 motovedette del gruppo antisom, 8 dragamine ausiliari, 3 unità sussidiarie, 6 navi mercantili. Erano a Iraklion 4 motovelieri dello stesso gruppo antisom. Erano a Suda le Tp *Solferino* e *Castelfidardo*, 1 motosilurante e 2 piroscafi, oltre ad alcune motosiluranti tedesche; a La Canea 2 motosiluranti; a Iraklion 2 mezzi antisom.

Poiché la centrale delle comunicazioni era esercita dai Tedeschi, fu l'amm. Lombardi che avvertì la sera dell'8 settembre il comandante Del Grande dell'avvenuto armistizio, dubitando egli che

i Tedeschi non glielo dicessero, pregandolo di informare subito il gen. Vecchiarelli.

Questi confermò ufficialmente al comandante Del Grande la notizia alle 20.30, accompagnandola con la disposizione venuta da Roma che « in caso di ostilità da parte tedesca le unità in navigazione dovevano raggiungere un porto dell'Italia meridionale e quelle avariate dovevano essere affondate ».

Marisudest impartì subito a tutte le unità l'ordine di preparare le macchine al moto, tenendosi però pronte ad autoaffondarsi; non gli fu possibile comunicare quest'ordine a La Canea e a Mudros. Quindi il comandante Del Grande riunì in consiglio di guerra gli ufficiali superiori di Marisudest (cap. freg. Calda comandante in 2^a, cap. freg. Lanfranchi capo ufficio operazioni, maggiore Giani): fu riconosciuto che « la tardiva comunicazione dell'armistizio non consentiva di effettuare un'azione di sorpresa per trasferire le nostre unità in un porto italiano e che quindi la loro uscita dal Pireo poteva effettuarsi soltanto con un atto di forza appoggiato dalle truppe a terra, essendo il porto in mano ai Tedeschi ». Delle operazioni di autoaffondamento fu incaricato il maggiore Giani.

Intanto il gen. Vecchiarelli era entrato in trattative col Comando germanico della Grecia, pervenendo nelle prime ore del 9 settembre a quelle conclusioni di rinuncia ad ogni resistenza citate parlando di Marimorea, resistenza che si sarebbe risolta in un inutile spargimento di sangue, data la netta inferiorità d'armamento delle nostre truppe. In armonia con queste conclusioni il gen. Vecchiarelli aveva ordinato di sospendere i preparativi di partenza delle navi.

Durante la notte dall'8 al 9 un delegato del Comando Aegeis (amm. Lange) era andato a Maricolleg Pireo e a bordo di ogni nave per minacciare l'uso della forza nel caso di tentativi di uscita dal porto, la cui imboccatura era stata — a buon conto — minata e sbarata; intanto con ampi movimenti di truppe corazzate il Pireo era stato completamente circondato.

Verso le ore 02.00 del 9, dopo due incontri con l'amm. Lange, il comandante Del Grande — che aveva rifiutato di accogliere la richiesta di cessione delle navi — fu invitato ad impedire sabotaggi ed a schierarsi a fianco della Germania. Di questi incontri il comandante Del Grande aveva tenuto al corrente il gen. Vecchiarelli e alla fine ottenne da lui un ordine scritto sull'atteggiamento definitivo da tenere di fronte alle autorità navali germaniche: l'ordine gli

prescriveva di cedere le unità militari in armonia colla pattuita cessione di tutte le armi da parte delle forze armate italiane in Grecia.

Il comandante Del Grande si preoccupò allora di far distruggere gli archivi segreti e di eseguire la cessione nella forma meno umiliante per la Marina e per il personale imbarcato, cessione che avvenne entro le ore 12.00 dello stesso giorno 9.

Le modalità di cessione concordate furono:

— consegna di ciascuna unità fra il suo comandante ed un ufficiale di bordo, e non direttamente tra il comandante e i Tedeschi;

— divieto di compiere atti di sabotaggio;

— sbarco dell'equipaggio italiano colle armi individuali;

— ammainata della bandiera dopo lo sbarco dell'equipaggio.

Quanto alle navi mercantili, ormeggiate in zona del porto diversa da quella delle navi militari, il maggiore Giani — incaricato di procedere al loro affondamento — le aveva raggiunte prima che fossero stipulati gli accordi per la cessione ed aveva fatto in tempo ad affondarne tre (motonavi *Arezzo*, *Vesta*, *Ascianghi*): alle proteste dei Tedeschi il comandante Del Grande poté rispondere che non aveva fatto in tempo a dare il contrordine.

Durante le operazioni di cessione e di affondamento il contegno degli ufficiali e degli equipaggi fu dignitoso e disciplinato.

Alle 12.00 venne chiusa la stazione r.t. di Marisudest, il cui personale era già piantonato fin dalla notte insieme con quello dei collegamenti.

Nei giorni successivi cominciarono le partenze per i campi di prigionia del personale di marina destinato a terra e sui mercantili, sotto la falsa promessa di rimpatrio: anche ad Atene e al Pireo parecchi riuscirono ad eclissarsi — diffidando della buona fede tedesca — rifugiandosi presso famiglie greche o cercando di unirsi ai partigiani.

Il comandante Del Grande fu arrestato il 19 settembre, dopo 10 giorni da lui spesi nell'assistenza morale e materiale del personale, che nonostante le pressioni tedesche per l'adesione si mantenne nella quasi totalità fedele al Governo legittimo. Contemporaneamente furono arrestati anche il gen. Vecchiarelli e il gen. Gandini, suo capo di stato maggiore.

Rimasero al Pireo in primo tempo gli equipaggi delle navi da guerra, che i Tedeschi avrebbero voluto trattenere; ma il 14 ottobre fu convenuto che sarebbero rimasti una settantina di specialisti per

impraticabile il personale germanico sulla condotta delle navi. Arrestato il comandante Del Grande, rimasero il comandante Calda, il maggiore Giani, tre altri ufficiali e una ventina di uomini di Marina Pireo.

Il 14 era giunto da Creta il personale delle Tp *Solferino* e *Castelfidardo*, catturate dai Tedeschi a Suda il 9 settembre e trasferite il 19 al Pireo con equipaggi tedeschi.

Il 1° ottobre furono arrestati il comandante Calda e il maggiore Giani; processati in novembre, furono condannati a quattro settimane di arresti di rigore, considerati però già scontati.

Tra gli specialisti rimasti fu fatta una nuova intensa propaganda filotedesca, con risultati negativi, sebbene appoggiata da quattro ufficiali tra i quali il capitano di fregata Luigi Pilosio (di cui si dirà tra breve) passato poi ai Tedeschi.

Un cenno meritano gli avvenimenti verificatisi nelle isole di Creta e di Lemno.

In queste due isole la posizione dei nostri Comandi (Maricolleg) era del tutto speciale, perché quelle isole erano in pieno regime di occupazione tedesca e perciò i rappresentanti della Marina italiana erano alla totale dipendenza operativa dei comandanti della Marina germanica (Seekommandant) e con Marisudest avevano rapporti di sola subordinazione disciplinare e funzioni di collegamento coi Tedeschi.

Capo di Maricolleg La Canea era il cap. corv. c. Domenico Da Novi, mentre esisteva nella parte orientale di Creta un gruppo di quattro batterie italiane (installate nel periodo della presa dell'isola al comando del cap. freg. Pilosio, con sede a San Nicola, alla diretta dipendenza del Seekommandant dell'isola). Capo di Maricolleg Mudros (Lemno) era il cap. corv. c. Giannetto Montarsolo.

Il fatto che nelle due isole il comando fosse tenuto dalle autorità germaniche facilitò enormemente l'azione che esse svolsero, con immediato inizio dopo l'annuncio dell'armistizio, per prendere possesso delle unità navali e dei servizi, sorprendendo il personale italiano prima che attuasse gli ordini subito emanati dal comandante Da Novi.

Questi, intercettata la comunicazione dell'armistizio, l'aveva trasmessa al Seekommandant che, mostrando d'ignorarla, gli disse che poteva trattarsi di propaganda nemica. Egli tuttavia si recò sulle motosiluranti ormeggiate a La Canea e sulle torpediniere ormeg-

giate a Suda, ordinandone gli immediati preparativi per la partenza e per l'eventuale sabotaggio.

Rientrato a La Canea, conferì col Seekommandant, che pose la solita alternativa di adesione per tutte le unità oppure di cessione di esse con sbarco degli equipaggi.

Mentre avveniva il colloquio, i Tedeschi procedevano all'occupazione delle navi ed egli fu tenuto di proposito sotto sorveglianza per impedirgli di comunicare con alcuno, finché alle 04.10 del 9 — quando fu lasciato libero — constatò che le torpediniere, le motosiluranti e qualche unità minore presente erano in possesso dei Tedeschi, che stavano sbarcando gli ufficiali e gli equipaggi italiani.

Riuscì alle 06.30 a incendiare la stazione r.t., mentre un ufficiale tedesco si presentava con un plotone per prendere possesso della sede di Maricolleg e della stazione r.t. In conseguenza il comandante Da Novi fu arrestato con minacce di morte, ma fu poco dopo rilasciato dal Seekommandant, dinanzi al quale era stato tradotto. Egli fu avviato al Pireo il 16 settembre e il 19 fatto partire per la prigionia in Germania.

A Iraklion, dove i servizi erano affidati a un distaccamento comandato da un tenente di vascello, le cose si svolsero come a La Canea e a Suda: anzi a Iraklion l'azione di sorpresa germanica fu facilitata dal fatto che i Tedeschi seppero dell'armistizio prima degli Italiani.

Quanto al gruppo di batterie dipendenti dal cap. freg. Pilosio, la loro presa di possesso da parte tedesca fu agevolata dalla presenza nelle batterie di personale germanico, che costituiva un'aliquota degli armamenti dei pezzi.

La cessione delle batterie fu completata, in armonia cogli ordini emanati dal Comando della Divisione « Siena » dislocata in Creta (in assenza di ordini da Marisudest, con cui non fu possibile comunicare), entro il giorno 12.

Il 23 il personale delle batterie fu imbarcato dai Tedeschi e avviato al Pireo, per essere poi trasferito in Germania, non senza che si verificassero fughe di uomini che preferirono darsi alla macchia in territorio greco. Il Pilosio si dichiarò per i Tedeschi dopo l'arrivo al Pireo.

A Lemno il cap. corv. Montarsolo non aveva che una ventina di persone alla sua dipendenza, in gran parte addette alla stazione r.t. I Tedeschi, numerosi e bene armati, non ebbero difficoltà a pretendere e a ottenere la resa dei pochi marinai italiani, i quali col loro comandante furono sgomberati su Salonicco il 23 settembre.

e) *La sorte finale delle unità.*

Le sei siluranti presenti nella giurisdizione di Marisudest furono impiegate con equipaggi tedeschi.

Il Ct *Crispi*, ribattezzato T.A. 15, andò a fondo al Pireo durante un'incursione aerea alleata il 12 ottobre 1944.

Il Ct *Turbine*, denominato T.A. 14, fece analoga fine a Salamina il 15 settembre 1944.

La Tp *Calatafimi*, colla caratteristica T.A. 19, fu affondata con ogni probabilità al largo di Samos il 9 agosto 1944.

La Tp *San Martino*, col nome di T.A. 17, sarebbe stata danneggiata nel porto del Pireo durante il citato attacco aereo del 12 ottobre 1944 e successivamente affondata nello stesso porto.

La Tp *Solferino*, divenuta T.A. 18, affondò nelle acque di Volo il 19 ottobre 1944 in un combattimento coi Ct britannici *Termagant* e *Tuscan*.

La Tp *Castelfidardo*, chiamata T.A. 16, sarebbe affondata a Iraklion in seguito all'esplosione di un piroscalo che le era ormeggiato accanto.

Le quattro motosiluranti (Ms. 42 al Pireo; Ms. 43, 44, 46 a La Canea e a Suda) risulterebbero affondate a Salonicco, per cause imprecisabili e in data non accertata.

26° GLI AVVENIMENTI NELLE BASI DELLA PUGLIA.

La Puglia fu la regione d'Italia, che per prima si trovò sotto il controllo del Governo legittimo, insediatosi a Brindisi — come si è veduto — nel pomeriggio del 10 settembre.

Con l'arrivo a Taranto della Divisione britannica paracadutisti (Airborne Division) dell'8ª Armata britannica, la sera del 9 settembre, ebbe inizio la collaborazione italo-inglese: le poche forze tedesche presenti nella regione pugliese furono respinte verso nord, cosicchè il 12 settembre fu occupata dagli Alleati Bari e il 28 settembre Foggia. Il 27 settembre era stata iniziata la costituzione del 1° raggruppamento motorizzato italiano, che il 10 aprile 1944 assunse, dopo essere stato via via potenziato, la denominazione di « Corpo Italiano di Liberazione » (C.I.L.), nel quale fu inserito il reggimento « San Marco », anch'esso ricostituito in Puglia dalla Marina.

Premesso questo quadro sintetico della situazione militare iniziale in quella zona, da cui prese le mosse la cobelligeranza della

aliquota delle Forze Armate che fu possibile riunire e riarmare, vediamo come si svolsero gli eventi di diretto interesse della Marina.

a) *Taranto.*

L'8 settembre 1943 era comandante in Capo del Dipartimento dello Jonio e del Basso Adriatico l'amm. sq. Bruto Brivonesi e comandante M.M. dal 1° settembre l'amm. div. Giuseppe Fioravanzo. Quest'ultimo avrebbe dovuto entrare in piena funzione, con le responsabilità e con le dipendenze scaturenti dai nuovi criteri sulla difesa delle frontiere marittime fissati dal Comando Supremo ed esposti nel paragrafo 17, entro il 15 settembre, dopo aver esaurito le pratiche relative ai passaggi di consegne sia dal Comando in Capo sia dal Comando della Piazza (amm. div. rich. Guido Calleri di Sala).

In base a tali criteri la ripartizione delle responsabilità tra Comando in Capo di Dipartimento e Comando Militare Marittimo era così definita.

Al Comando in Capo del Dipartimento competevano:

- la direzione delle operazioni navali (colle forze assegnate al Dipartimento) nel bacino di giurisdizione;
- l'organizzazione e la difesa del traffico marittimo nel bacino di giurisdizione;
- il controllo amministrativo e disciplinare di tutti i Comandi dipendenti.

Al Comando Militare Marittimo competevano:

- la difesa ed i servizi della Base navale, con un fronte a terra affidato a truppe dell'Esercito dal Comando M.M. dipendenti;
- il mantenimento dell'ordine pubblico in tutta la provincia di Taranto.

Dopo lo sbarco degli Alleati, di cui si dirà tra breve, sul Comando M.M. gravarono altri compiti:

- il controllo completo delle ferrovie, delle autolinee, dei servizi postali, telegrafici, telefonici, di censura, ecc. della Puglia e della Lucania;
- il contributo alla vita civile della provincia con aiuti di ogni specie, tra i quali divenne essenziale la concessione dei mezzi di trasporto;
- le relazioni colle Autorità alleate, le quali colle continue richieste di mezzi, di personale, di servizi e di requisizioni di locali

e di beni interferirono in tutte le attività civili e militari nella zona di Taranto.

Nell'esercizio delle sue attività il Comando M.M. dipese:

- dal Comando in Capo del Dipartimento per i servizi della Base e per le questioni amministrative e disciplinari;

- dal Comando del IX Corpo d'Armata (gen. Lerici, con sede a Bari) per l'ordine pubblico e le questioni civili;

- dal Comando del LI Corpo d'Armata istituito il 15 settembre (gen. De Stefanis, con sede a Lecce) per la difesa territoriale.

I Comandi e gli Enti situati nella giurisdizione del Dipartimento ebbero pertanto le dipendenze seguenti:

Dal Comando in Capo dipesero direttamente nei limiti della competenza per esso stabilita:

- i Comandi M.M. di Taranto e di Brindisi; i Comandi Marina di Bari, di Otranto, di Gallipoli e di Crotone; i Comandi Superiori dei porti e i servizi militari affidati alle Capitanerie, nelle sedi dove non ci fossero Comandi M.M. o Comandi Marina;

- le Direzioni dei Servizi che interessavano il territorio di giurisdizione (Marisan, Maricommi e Marigenimil);

- il Naviglio militare e requisito assegnato;

- l'Aviazione da ricognizione marittima;

- il Gruppo antisom;

- il Tribunale militare territoriale di guerra;

- il Servizio delle telecomunicazioni e dei semafori.

Alla dipendenza dei Comandi M.M. di Taranto e di Brindisi furono posti:

- i Servizi della Base e cioè: l'arsenale (solo per Taranto), gli stabilimenti di lavoro, i depositi di materiali, il porto militare e quello mercantile, i rifornimenti;

- i Comandi della difesa costiera e della difesa contraerea;

- il Comando della difesa marittima, comprendente le ostruzioni, gli sbarramenti, il pilotaggio, ecc.;

- le unità navali assegnate alla Base (unità per il dragaggio, per la difesa dei passi e delle dighe, per i servizi locali);

- i reparti di qualsiasi forza armata comunque assegnati al Comando M.M. (per la difesa della Piazza sul fronte a mare e a terra, per la vigilanza e la sicurezza interna, per i servizi vari);

- le requisizioni, sia di naviglio sia di immobili;

— il servizio di polizia militare e il controllo telefonico e la censura.

Dopo l'arrivo in Puglia degli Alleati, anche a Brindisi si ebbe — in misura minore — quell'estensione di attività citata per il Comando M.M. di Taranto.

Convien dire subito quali Autorità alleate furono insediate a Taranto:

— F.O.L.I. (Flag Officer Liaison Italy), con rango assimilabile a quello del comandante in Capo del Dipartimento; egli rappresentava le Marine alleate presso la nostra Marina;

— F.O.T.A.L.I. (Flag Officer Taranto Area Liaison Italy), assimilabile al comandante Militare Marittimo; sovrintendeva a tutti i servizi istituiti dagli Alleati in Taranto e da lui dipendevano le tre seguenti Autorità:

— N.O.I.C. (Naval Officer in Charge), assimilabile al comandante della Base e del Porto;

— Captain Superintendent, con funzioni di vigilanza sui lavori e sui servizi dell'arsenale (era un colonnello del genio navale inglese);

— Comandante della 6^a Base britannica;

— Capo dell'Intendenza dell'8^a Armata (trasferito a Bari alla fine di settembre 1943);

— Comandante 52^a Area (era il Comandante della Base dell'8^a Armata, i cui rifornimenti di uomini e di materiali affluivano a Taranto);

— Rappresentante dell'A.C.C. (Allied Control Commission) per gli affari civili.

I primi cinque erano emanazioni del Comando in Capo alleato navale del Mediterraneo; il sesto e il settimo del Comando 8^a Armata britannica; l'ultimo dipendeva dal Rappresentante alleato presso il Governo italiano.

Naturalmente ogni Autorità aveva alle sue dipendenze tutti gli organi necessari per l'assolvimento dei suoi compiti (1).

(1) Nelle altre Basi navali o porti furono istituiti Comandanti e Uffici alleati di maggiore o minore importanza e più o meno numerosi a seconda dell'importanza della Base o del porto. Così soltanto Napoli ebbe un F.O. W.I.T. (Flag Officer Western Italy Transport) nella persona di un ammiraglio inglese e un comando della Base di sbarco della 5^a Armata americana. Nelle altre sedi c'era un N.O.I.C. e un rappresentante dell'A.C.C., con relativi uffici sottordini variabili in funzione delle necessità locali.

Nel momento in cui fu ricevuto l'annuncio dell'armistizio da parte del Maresciallo Badoglio il Comandante M.M. stava mettendosi al corrente dell'organizzazione della Piazza, in colloquio col comandante cedente (amm. Calleri, già citato). Il Comandante in Capo stava rientrando dalla riunione di Roma e giunse circa un'ora dopo.

L'amm. Fioravanzo disse subito all'amm. Calleri che, di fronte alla nuova improvvisa situazione, considerava ultimate le consegne e si assumeva senz'altro ogni responsabilità.

C'erano a Taranto 250 militari tedeschi, 2 motosiluranti e 1 motozattera germaniche. Gli uni e le altre chiesero di essere lasciati partire (i primi per riunirsi a Ginosa con reparti paracadutisti ivi presenti, le seconde per recarsi in Grecia): ciò fu subito concesso dall'amm. Brivonesi, cosicché il mattino del 9 nessun elemento germanico si trovava più a Taranto (1).

Alle 21.36 del giorno 8 l'amm. Brivonesi diramò ai Comandi da lui dipendenti una comunicazione nella quale ricordava che l'armistizio non incideva sulla continuità dei compiti delle Forze Armate, invitava tutti a stare vigili e pronti ad ogni evento, ordinava ai comandanti di illustrare al personale queste esigenze; due ore dopo dava ordini per l'approntamento al moto delle navi da guerra e mercantili.

Alle 10.15 del giorno 9 giunse l'ordine di Supermarina di applicare il Promemoria Ordine Pubblico n. 1; non essendovi più elementi tedeschi a Taranto, nessun provvedimento fu dovuto prendere.

Alle 13.30 fu recapitato al Comando in Capo da un ufficiale dell'Aeronautica, proveniente in volo da Pescara, il seguente ordine del gen. Ambrosio che era indirizzato al Comando del IX Corpo d'Armata e al Comando M.M. di Taranto: « Disporre che a partire dalle ore 13.00 di oggi 9 settembre pilota si trovi in posizione 12 miglia per 206° da Faro San Vito [il faro di Taranto] per guidare formazione navale britannica che deve sbarcare Taranto per appoggiare nostre truppe. Batterie costiere non dico non aprire il fuoco ».

(1) Il gruppo costituito dalle due motosiluranti e dalla motozattera fu raggiunto verso le 14.30 del 9 dallo *Scipione*, che era in rotta per Pescara. All'apparire dell'incrociatore, le motosiluranti recuperarono il personale della motozattera e si allontanarono ad alta velocità facendo nebbia. La motozattera saltò in aria pochi minuti dopo, evidentemente per una bomba a miccia o a scoppio ritardato lasciata a bordo dal personale. Le motosiluranti avevano qualche ora prima affondato nei pressi di Gallipoli due motovelieri in servizio di dragaggio.

Verso le 14.00 fu ricevuto il seguente messaggio in chiaro dell'ammiraglio inglese imbarcato sulla Nb *Howe*:

« Il viceammiraglio inglese che rappresenta il Comandante in Capo navale nel Mediterraneo giunge a Taranto con lo scopo di assicurarsi che i termini dell'armistizio vengano osservati alt Il viceammiraglio richiede in primo luogo che sei piloti sicuramente qualificati siano inviati a disposizione delle navi inglesi quando queste si troveranno nelle acque di Taranto semialt questi piloti saranno in ogni caso autorizzati a ritornare a Taranto dopo aver pilotato le navi fuori dal porto alt Il viceammiraglio inglese richiede inoltre che 6 rimorchiatori e 12 bettoline pontate con equipaggi completi siano subito inviate sotto bordo H.M.S. *Howe* che alza l'insegna del viceammiraglio alt *Howe* ».

L'amm. Brivonesi rispose:

« Urgente per viceammiraglio inglese sull'*Howe* alt Sarà fatto il possibile per venire incontro necessità prospettate nei limiti dei mezzi disponibili alt. Saranno inviati sotto bordo *Howe* quattro piloti qualificati et cinque rimorchiatori et mezzi da sbarco vari ».

Fu subito provveduto in merito dal Comando M.M. su ordine di Maridipart e verso le 15.00 furono avvistati la *Howe* e sei incrociatori, circondati da cacciatorpediniere e da altre unità minori.

Poco dopo le 17.00 giunse dal Comando della 7^a Armata, tramite il Comando del IX Corpo d'Armata, un messaggio diretto a tutti i Comandi dell'Esercito e della Marina in Puglia, contenente le direttive circa il comportamento da osservare: non contrastare sbarchi anglo-americi; tenere tutti i reparti pronti all'impiego; non provocare atti ostili da parte dei Tedeschi, ma reagire nel caso che ne compissero.

Alle 17.30 cominciarono ad entrare in Mar Grande le unità inglesi; la *Howe* entrò per ultima alle 18.20.

Alle 18.00 comparvero nel cielo della Base a quota assai bassa, provenienti da ovest, alcuni velicoli Messerschmidt che puntavano contro le navi inglesi. Le batterie della Piazza e quelle navali delle isolette di San Pietro e di San Paolo (che chiudono il Mar Grande dal lato del Golfo) aprivano il fuoco contro gli aerei germanici, imitate subito dopo dalle unità britanniche.

Nel frattempo, essendo giunta notizia che truppe tedesche si erano avvicinate con atteggiamento non chiaro al caposaldo della batteria « Toscano » (presso Marina di Ginosa all'estremo occidentale del perimetro della Piazzaforte), fu mandata subito la Ms. 31 (sten. vasc. c. Antonio Scialdone) a sorvegliare la zona, mentre

a rinforzo del presidio della « Toscano » era inviata per mezzo del rimorchiatore *Tarantola* e della Mz. 758 scortati dalla Cv *Flora* (ten. vasc. Giorgio Volpe) e dalla Ms. 53 (sten. vasc. c. Mario Manusardi) una compagnia del battaglione « San Vito »: ma non si ebbe reazione dei Tedeschi, che successivamente si allontanarono. Le unità scortanti erano rimaste sul posto per appoggiare colle loro armi eventuali azioni a terra.

La forza navale britannica era partita da Malta verso le 23.00 dell'8 settembre, al comando del viceamm. Power — comandante della Base di Malta — che aveva preso a bordo con sé il cap. vasc. Ernesto Giuriati, ufficiale di collegamento col Comando in Capo Navale alleato del Mediterraneo (V. paragrafo 2). Egli scrisse nella sua relazione che verso la Marina italiana « da parte di tutti, e nonostante la non completa conoscenza della nostra effettiva situazione e qualche erronea impressione dovuta soprattutto alla propaganda britannica, il sentimento generale era di stima e di apprezzamento per l'opera svolta ».

La formazione era composta dalle Nb *Howe* e *King George*, da sei incrociatori (cinque inglesi di cui uno, l'*Abdiel*, era posamine, e uno americano [*Boise*] con a bordo il Comandante delle truppe imbarcate sugli incrociatori [gen. Hopkinson]), sei cacciatorpediniere e unità minori.

Quando la formazione era in vista di Taranto e stava già sulla rotta di sicurezza d'entrata, fu avvistata la 5ª divisione che usciva per recarsi a Malta (V. paragrafo 6). La Nb *King George* lasciò allora la formazione per seguire a distanza le nostre unità.

Alle 22.00 del 9 l'amm. Fioravanzo fu convocato sul *Boise* per conferire col gen. Hopkinson. Egli si recò sull'incrociatore, che era affiancato al molo del porto mercantile, insieme col gen. brig. Aroldo Lombardi (comandante delle truppe costiere presidianti la Piazza di Taranto). Nel colloquio durato tre ore furono concordate le modalità di sbarco delle truppe il mattino, gli aiuti e il contributo operativo che noi potevamo dare, la cessione in uso di locali per il primo impianto dei Comandi e dei Servizi delle truppe e della Marina britannica (di cui era presente un rappresentante), ecc. Furono inoltre fornite agli Inglesi tutte le informazioni da loro richieste sulle forze italiane e tedesche presenti in Puglia e in Lucania (1) sul-

(1) Nella Piazza di Taranto: difesa navale 5 pezzi di g.c., 20 di m.c., 43 di p.c. anche contraerei; difesa contraerea 138 pezzi e 290 mitragliere con un totale di 250 ufficiali e 8000 uomini; 8 battaglioni e 5 compagnie costiere;

lo stato d'animo della popolazione e sul suo orientamento politico, assicurando gli Inglesi che nessuna molestia originata da « spirito fascista » sarebbe stata loro recata: su questo punto gli Inglesi chiesero la garanzia personale dell'amm. Fioravanzo, che non ebbe alcuna esitazione a darla. Egli inoltre assicurò che sebbene non avesse ancora avuto nessuna direttiva « avendo aerei tedeschi affondata nel pomeriggio la *Roma* egli interpretava l'ordine di reagire soltanto se attaccato nel senso di considerare senz'altro come nemici attaccanti i Tedeschi, dovunque fossero e comunque si comportassero ». D'altra parte il pronto intervento delle batterie antiaeree contro velivoli germanici sorvolanti nel pomeriggio le navi inglesi aveva favorevolmente impressionato i comandanti alleati.

Il mattino del giorno 10 verso le 10.00 fu tenuta una seconda riunione, alla quale l'amm. Fioravanzo fece intervenire anche il gen. Coronato comandante la Divisione « Piceno », per concretare in modo particolare l'eventuale intervento della Divisione a copertura del fianco sinistro delle truppe britanniche nella loro avanzata verso nord: fianco che avrebbe potuto essere minacciato da forze tedesche in ritirata dalla Calabria.

Mentre si svolgeva il primo colloquio, e cioè verso le 22.30 del 9, fu udita una forte sorda esplosione. Era saltato l'*Abdiel*, che si era ancorato quasi sull'allineamento d'entrata del canale tra il Mar Grande e il Mar Piccolo a circa 700 metri dal canale. Fu subito inviata la nave ospedale *Marechiaro* (adibita al soccorso naufraghi nelle acque dipartimentali) per salvare i superstiti e per trasferirli a terra per le prime cure.

12 nuclei antiparacadutisti; 2 compagnie mitragliatrici da posizione, 3 plotoni mitraglieri mobili, 1 compagnia carri lancia fiamme, 12 obici da 149, 1 compagnia cannoni anticarro da 47, 2 compagnie fuciloni da 20, 40 mortai lancia bombe, 7 compagnie lavoratori, reparti di carabinieri e guardia di finanza: in totale circa 12.000 uomini. Le batterie a.n. e c.a. potevano far fuoco anche sul fronte a terra esteso per circa 70 chilometri. In Puglia e in Lucania si trovavano alcune Divisioni della 7^a Armata, di cui la « Piceno » e la « Legnano » erano assegnate alla difesa manovrata della Piazzaforte di Taranto, alla dipendenza dello stesso amm. Fioravanzo che aveva anzianità di grado maggiore di quella dei due generali che le comandavano. Quanto alle forze tedesche risultavano 250 uomini a Taranto, già partiti per Ginostra; 200 uomini a Brindisi; alcune migliaia di uomini di varie Armi e specialità sparsi in Puglia e in Lucania (nella documentazione esistente non si è reperita alcuna precisazione in proposito; ma è presumibile che al momento del colloquio i nostri rappresentanti fossero abbastanza al corrente della consistenza e della dislocazione delle forze tedesche).

Per le ore 11.00 del 10 l'amm. Brivonesi fu a sua volta invitato sull'*Howe* dall'amm. Power per avere assicurazioni sulla completa messa a disposizione delle forze britanniche dei mezzi navali e delle sistemazioni della Base. Alla richiesta che tutte le unità, senza distinzione di dislocamento, si recassero a Malta, l'amm. Brivonesi rispose mostrando il telegramma di Supermarina che, riassumendo le clausole dell'armistizio, disponeva di trattenere nei porti da noi sicuramente controllati le torpediniere e le unità minori (V. paragrafo 3): esse non partirono mai per Malta. L'amm. Power ringraziò poi l'amm. Brivonesi per l'assistenza data ai naufraghi dell'*Abdiel* e, discutendo con lui circa la probabile causa dell'esplosione, riconobbe che doveva trattarsi di una mina o di una bomba a scoppio ritardato lasciata cadere in precedenti bombardamenti da velivoli alleati.

Fu subito stabilito di procedere ad un accurato dragaggio di tutte le acque della Base a cura del Comando Militare Marittimo, in cooperazione con dragamine britannici di rinforzo: in 15 giorni di continuo lavoro furono fatte esplodere 21 mine o bombe. Su una di esse il 22 settembre saltò il rimorchiatore *Sperone*, con perdita quasi totale dei 150 uomini circa che aveva a bordo per portarli in libera uscita dall'isola di San Pietro a Taranto.

L'*Abdiel* aveva a bordo tutte le artiglierie della Air Borne Division, trasportata sugli altri incrociatori, e perciò il Comando M.M. mise il giorno 10 a disposizione della Divisione sbarcata e subito avanzante verso nord tutte le artiglierie mobili di cui disponeva, i pezzi anticarro e carri lanciafiamme. E poiché la Divisione non disponeva di mezzi di trasporto, che erano in viaggio con un convoglio di piroscafi, cominciarono subito arbitrarie appropriazioni di autocarri e di autovetture da parte di militari britannici di ogni grado. A questo proposito, per dare il quadro di una situazione, che non fu mai sanata e che lasciò la Piazza e la Provincia di Taranto con una quarantina di autocarri (nettamente insufficienti, coi quali tuttavia il Comando M.M., facendo acrobazie tecniche e di organizzazione, riuscì a provvedere in misura sufficiente per lunghi mesi a tutte le esigenze), riproduciamo alcuni capoversi della relazione del Comandante M.M.:

« Dirò, a titolo di cronaca, che la prima macchina « requisita » fu quella di servizio a mia disposizione, mentre mi attendeva davanti la porta del Comando per portarmi al luogo del convegno per il secondo colloquio il mattino del 10 (vi andai a piedi, giungendo un po' in ritardo). Alle mie energiche rimostranze ho avuto subito

le scuse verbali del Generale e poi la promessa scritta di restituzione. Per farla breve, tra i giorni 10 e 11 settembre la Provincia rimase praticamente senza automezzi efficienti, con promessa di sollecita restituzione. *Non sono riuscito durante tutto il mio periodo di comando a far restituire nemmeno un automezzo* (eccetto quello del Vescovo, che, fermato e fatto scendere il mattino del 10 sulla strada Taranto - Martina Franca, invocò il mio intervento, in seguito al quale — non so per quale miracolo — riebbe la macchina il giorno successivo) nonostante le continue proteste verbali e un notevole scambio di lettere tra me e le Autorità britanniche, e nonostante che abbia fatto intervenire più volte nella questione anche il Governo. Soltanto a fine dicembre 1943 furono restituiti 41 autocarri *in istato di completa inutilizzazione*.

« Tra il 10 e l'11 settembre cominciarono anche, da parte dei militari alleati, le appropriazioni arbitrarie di benzina, di viveri e di locali.

« In questa situazione caotica e non disciplinabile nel giro di poche ore o anche di pochi giorni... feci presente al gen. Palmer (Intendente delle forze sbarcate e sbarcanti)... che, se i Comandi alleati non avessero subito disciplinata tutta la materia in accordo con me, io non avrei potuto mantenere l'impegno di non far decadere l'efficienza difensiva, nonché logistica e tecnica, della Base di Taranto. Egli convenne con me e a poco a poco... si riuscì a mettere le cose a posto ».

Con l'arrivo il 13 settembre di 7 piroscafi, trasportanti la III e la IV brigata inglese, cominciò il continuo afflusso di truppe, di mezzi, di armi e di rifornimenti di ogni specie, che portarono l'8^a Armata britannica alla sua piena consistenza per risolvere in 20 mesi il problema di cacciare — col nostro concorso, nei limiti delle nostre possibilità dagli Alleati stessi in gran parte condizionate — i Tedeschi dall'Italia, avanzando lungo il versante adriatico dell'Appennino, mentre sull'altro versante operava la 5^a Armata americana, che dopo la liberazione di Napoli vi aveva stabilito la sua principale base di sbarco.

La *Howe* lasciò Taranto alle 17.30 del 10 settembre con 5 Ct. L'amm. Power rimase a Taranto due giorni; il 12 fu sostituito dall'amm. Peters ed egli rientrò a Malta per riprendere la sua carica di Comandante di quella Base.

b) *Brindisi*.

Il Comandante M.M. di Brindisi era l'amm. div. Luigi Rubartelli. La sua posizione gerarchica, le sue dipendenze e le sue respon-

sabilità erano le stesse di quelle citate per il suo collega di Taranto: non essendo però Brindisi anche sede di Comando in Capo e non esistendovi un arsenale, i problemi di Brindisi si presentarono assai semplificati, tanto più che truppe inglesi a Brindisi non sbarcarono.

Le difese della Piazza di Brindisi comprendevano: 4 pezzi di g.c., 10 pezzi di m.c., 14 pezzi p.c. a doppio uso sul fronte a mare; 48 pezzi c.a. e 92 mitragliere c.a. per la difesa contraerea. Presidiavano la Piazza (che aveva un perimetro di circa 35 chilometri) tre battaglioni costieri riuniti in un reggimento, con artiglierie di cooperazione tattica, comandato dal gen. brig. Renato Comanducci.

Come si è accennato nella nota al comma precedente i Tedeschi avevano a Brindisi circa 200 militari, ufficiali compresi, per vari servizi (polveriere e aeroporto). Una sola motozattera germanica era presente in porto, e se ne andò verso la mezzanotte del giorno 8; così pure se ne andarono i militari dei servizi e nostri uomini s'installarono al posto dei partenti.

Poco dopo ricevuto l'annuncio dell'armistizio l'amm. Rubartelli aveva inviato a Taranto il capo di stato maggiore cap. vasc. Gino Parilli, per prendere ordini: alle ore 02.00 del 9 egli era di ritorno con le direttive e con gli ordini, ormai più volte citati, comuni a tutti i Comandi della Marina.

Nella giornata del 9 le truppe del presidio furono concentrate lungo il fronte della Piazza, per evitare infiltrazioni di truppe tedesche che risultavano in movimento da sud verso nord.

Con l'arrivo del Sovrano, del Capo del Governo e delle Alte Autorità militari, Brindisi dal pomeriggio del 10 diventò la capitale temporanea dell'Italia: fu allora, per ordine del Comando Supremo, costituita una « cintura di sicurezza » intorno a Brindisi, alla quale contribuirono reparti della Divisione « Legnano » in rinforzo alle truppe della Piazza: la cintura fu completata il 16 settembre, anche con lavori di rafforzamento dei capisaldi.

Dal giorno 10 cominciarono ad affluire — con mezzi navali di ogni specie — civili e militari, provenienti dalla Dalmazia, dall'Albania e dalla Grecia.

A Brindisi fu istituito un solo ufficio inglese con funzioni operative responsabile della sua attività verso il Comando Militare Marittimo, creato in seno al Comando del 2° gruppo antisom italiano.

A Capo dell'ufficio era un Naval Resident e l'ufficio era denominato Extended Defence Office (sigla X.D.O.): esso si occupava del pattugliamento antisom, della sorveglianza del traffico, della

polizia portuale, dei collegamenti r.t. con le unità in mare, dell'apertura e chiusura delle ostruzioni.

c) *Bari, Otranto, Gallipoli, Crotone.*

Il Comando Marina di Bari, retto l'8 settembre 1943 dal contrammiraglio rich. Tomaso Panunzio, era compreso nella circoscrizione del Comando M.M. di Brindisi, dal quale dipendeva. Marina Bari aveva ai suoi ordini un reparto di marinai per i vari servizi del porto, una flottiglia di dragaggio su 12 unità e la Capitaneria: l'ammiraglio Panunzio era anche il Comandante superiore del porto.

La difesa interna della città e del porto era affidata a un comando difesa porto, appartenente all'Esercito.

Al momento dell'armistizio erano in porto ben 20 piroscafi e motonavi, oltre le unità del dragaggio. Il mattino del 10 arrivò da Venezia il Ct *Riboty*, scortando la Cist *Nettuno* (entrambe le unità erano partite da Venezia cinque ore prima della proclamazione dell'armistizio).

Nella notte sul 9 Marina Bari ricevette da Marina Brindisi gli ordini conseguenti alla dichiarazione d'armistizio e alle 07.30 del mattino la precisazione che « senza ordini nessuna unità del regio naviglio dovrà essere consegnata in mano di militari di altre nazioni; in caso che non si riuscisse ad opporsi ad un tentativo del genere l'unità dovrà essere affondata ».

Alle 11.00 del 9 mattina si presentarono in atteggiamento sospetto davanti ai cancelli del muro perimetrale del porto autocarri tedeschi carichi di soldati bene armati. Il Comando difesa porto, immediatamente informato dal Comando Marina, assicurò l'immediato invio di plotoni celeri. Ma questi non giunsero prima che i Tedeschi, aperti i cancelli dopo essere passati con qualche loro elemento attraverso l'ufficio della dogana, prendessero possesso degli impianti portuali salendo a bordo di quei piroscafi che erano affiancati alle banchine del lato sudorientale. Obbligarono con la violenza gli equipaggi a sbarcare e disposero sui bastimenti occupati cariche esplosive, sparando su di essi con mortai sistemati sulle banchine e colle mitragliere di cui erano armate le due motonavi *Volodda* e *Genepesca II*: furono gravemente danneggiati da esplosioni delle cariche la *Volodda* e leggermente il P.fo *Motia* da soli colpi di cannone; affondati, sempre da cariche esplosive e da colpi di mortaio o di cannone, la *Genepesca II*, il P.fo *Frosinone* e la Mn *Vanda M.*

Le truppe promesse dal Comando difesa porto giunsero con notevole ritardo e s'impegnarono contro i Tedeschi, combattendo a

lungo in istato d'inferiorità d'armamento, tanto che alle 16.30 il porto era ancora in mano tedesca.

Le ostilità cessarono alle 17.30, quando — per un accordo intervenuto tra il Comando del IX Corpo d'Armata e il Comando dei reparti tedeschi che erano andati nel frattempo aumentando — i Tedeschi si ritirarono dal porto.

Alcuni camion germanici nell'attraversare la città, diretti al porto, avevano fatto fuoco su nostri militari appostati agli angoli delle strade. Nei pressi del Comando Marina uno dei camion fu inseguito da un gruppo di marinai che lo presero a fucilate: nello scambio di colpi morirono un sottufficiale della Capitaneria, che era stata circondata da un'aliquota degli aggressori, e un marinaio mentre rimase ferito un altro sottufficiale; anche sui piroscafi si ebbero alcuni morti e feriti.

Appena i Tedeschi si furono ritirati, furono fatte accurate ricerche per scoprire le cariche esplosive eventualmente rimaste sui piroscafi indenni, sui carri ferroviari fermi lungo le banchine e sulle attrezzature portuali. Ogni altro danno fu così evitato.

Il mattino del 10 si presentò davanti a Bari un sommergibile inglese, dal quale scese a terra un ufficiale che domandò di far rifornire al più presto le unità mercantili e militari per farle partire per Malta, come previsto dall'armistizio. L'ufficiale disse che il Comando inglese, al corrente dell'attacco al porto compiuto il giorno prima dai Tedeschi, si preoccupava di sottrarre il naviglio ad ulteriori eventuali azioni offensive germaniche.

Il sommergibile entrò in porto alle 13.30 e l'amm. Panunzio fece notare al suo comandante che la sola unità militare presente (esclusi i dragamine costieri) era il Ct *Riboty*, il quale avrebbe dovuto rimanere in un porto italiano e non trasferirsi a Malta. Il comandante inglese convenne, ma suggerì l'allontanamento del cacciatorpediniere per motivi di sicurezza; ed infatti il *Riboty* salpò poco dopo le 17.00 per Taranto, donde proseguì per Malta con tre sommergibili italiani.

Direttamente per Malta partirono i bastimenti mercantili: un primo gruppo di 9 la stessa sera del 10, scortati dal sommergibile inglese; un secondo gruppo di 7 la sera dell'11, scortati da altro sommergibile inglese: alcune ore prima era partita per Malta la *Mc Nettuno*.

Nel suo rapporto l'ammiraglio riferì che « il contegno degli Inglesi fu molto cortese e molto rispettoso ».

L'amm. Panunzio fece allontanare da Barletta l'unico piroscafo che vi si trovava, il *Senio*, prima che i Tedeschi penetrassero in quella città. Il piroscafo aveva avuto ordine di trasferirsi a Mola di Bari l'11 settembre: durante la breve navigazione fu attaccato da bombardieri germanici, riportando lievi danni e verso le 18.00 entrava a Mola.

Una colonna tedesca, proveniente da Foggia, occupò Barletta il giorno 12 e vi fu impegnata da truppe italiane, cosicché non poté discendere su Bari dove entrò la sera dello stesso giorno un reparto inglese.

Intanto le truppe britanniche sbarcate a Taranto avevano iniziato il giorno 11 la loro marcia verso nord, contrastata da reparti tedeschi, mentre in altre zone della Puglia si accendevano scontri fra truppe italiane e germaniche.

Proprio il primo giorno di battaglia, cioè il giorno 11, in una ricognizione verso Castellaneta (35 km a nordovest di Taranto sulla strada per Bari) il gen. Hopkinson fu gravemente ferito alla testa e morì poco dopo nell'ospedale della Marina di Taranto.

Si è già detto che Foggia fu liberata il 28 settembre: Castellaneta lo era stata il 12, Gioia del Colle il 18, Barletta il 24. A Bari — come si è detto — un reparto inglese vi era penetrato assai prima, aggirando il fronte principale di operazione.

Conviene dire subito che Bari diventò assai presto un'importante base per il ritiro di militari e di profughi dall'altra sponda dell'Adriatico, per la condotta della guerra di liberazione quale punto di partenza eventuale per l'esecuzione di missioni speciali lungo il litorale a nord del Gargano, per lo sbarco di rifornimenti dell'8ª Armata britannica a integrazione della base di Taranto.

Diventata così un importante obiettivo bellico, Bari fu sottoposta ad un improvviso massiccio attacco aereo tedesco il 2 dicembre 1943 (attacco che si svolse tra le 19.25 e le 20.15). Si ebbero ingenti danni alle attrezzature portuali e meno ingenti all'abitato cittadino. Furono affondate le unità nazionali: Mn *Barletta*, Cist. *Cassala*, Rim. *Porto Pisano*, Mp *Ardito*. Furono inoltre affondati 14 piroscafi anglo-americani, che erano sotto carico, e altri 4 furono incendiati. Alcuni di questi piroscafi, che erano carichi di munizioni, esplosero provocando ulteriori gravi danni ad altri bastimenti, al porto e alla città. Numerose furono le vittime.

Furono subito iniziati, in accordo colle Autorità alleate, i lavori di ricupero delle unità affondate e di riparazione delle attrezzature

portuali danneggiate e degli edifici del Comando Marina, della Capitaneria e della Caserma dei marinai.

Quanto ai porti di Otranto, Gallipoli e Crotone, nulla di importante è da ricordare. Gli Enti della Marina vi si tennero pronti ad ogni evento secondo gli ordini del Dipartimento di Taranto, ma quelle località si trovarono fuori delle direttrici operative aventi origine a Salerno dal lato del Tirreno e a Taranto dal lato dell'Adriatico, e perciò non furono turbate da eventi di rilievo.

Tuttavia a Crotone, il giorno 9, le motosiluranti che vi si trovavano decisero di trasferirsi a Taranto per tema di essere catturate da truppe tedesche, dislocate in Calabria e marcianti verso la zona di Salerno per contrastarvi lo sbarco alleato.

Lasciarono così Crotone alle 02.00 del 9 settembre le Ms 53 e 65 e il Mas 547, giungendo a Taranto alle 08.30.

CAPITOLO V

AVVENIMENTI FINO ALLA DICHIARAZIONE DI GUERRA ALLA GERMANIA

27° PRIME MANIFESTAZIONI DI COOPERAZIONE BELLICA.

a) *Attività della I flottiglia Ms da Capri.*

Nel paragrafo 20-b, trattando degli avvenimenti di Gaeta, si è avuto occasione di fare menzione di alcuni movimenti di unità appartenenti alla I flottiglia Ms, comandata dal cap. freg. Alessandro Michelagnoli.

L'8 settembre 1943 la flottiglia comprendeva 17 motosiluranti, delle quali 8 erano a Capri dov'era un punto di appoggio operativo, 3 a Gaeta (di cui si è già parlato) e 6 a La Spezia in lavori.

Comandante del punto d'appoggio di Capri era il cap. corv. Mario Paolo Pollina, il quale prendeva il mare personalmente quando si trattava di compiere missioni con un gruppo di motosiluranti. Egli la sera del 7 settembre si trovava in agguato con tre motosiluranti nella zona di Capo Palinuro, quando verso le ore 23.00 ebbe da Capri un messaggio che gli rivelava la presenza in mare di un convoglio alleato diretto verso le acque di Salerno. Si mise allora a incrociare tra Punta Licosa e Salerno, rientrando a Capri il mattino dell'8 con due motosiluranti, mentre la terza (Ms 54 sten. vasc. Marcello Ivonetti) rimase al suo posto di agguato per non avere intercettato gli ordini di rientrare alla base: questa motosilurante rientrò, dopo aver lanciato i suoi quattro siluri contro una divisione d'incrociatori facente parte della formazione alleata, senza colpire, mentre ad alta velocità stava attraversando la molteplice linea di unità alleate di ogni tipo in rotta verso Salerno (1).

(1) Cade acconcio qui ricordare che, in previsione dello sbarco alleato nel golfo di Salerno, erano stati fatti uscire da Napoli 8 sommergibili con l'ordine di contrastare l'operazione avversaria. Alle ore 20.00 del giorno 7 il sommergibile *Velella* (ten. vasc. Mario Patanè) fu scoperto e affondato con un

La sera dell'8 il cap vasc. Mimbelli, che si trovava a Capri nella sua qualità di Capo del Comando operativo delle motosiluranti e dei Mas, ricevette ordine telefonico dall'amm. Casardi (Maridipart Napoli) di astenersi dall'impiego delle motosiluranti; poco dopo gli fu comunicato l'armistizio.

Il giorno 9, dopo una riunione dei comandanti per decidere il da farsi, il comandante Mimbelli prese la determinazione di portare le motosiluranti presenti verso Nord, con prima tappa a Gaeta, allo scopo di chiarire la situazione prendendo diretto contatto con Supermarina.

Il comandante Pollina rimase a Capri, dove il pomeriggio del 10 vide tornare tutte le motosiluranti col comandante Michelagnoli. Egli era riuscito nella giornata del 9 a far allontanare da Capri gli elementi tedeschi che vi si trovavano.

La sera dell'11, assunte informazioni sulla dislocazione delle forze navali anglo- americane nella zona di Salerno, il comandante Michelagnoli convocò il comandante Pollina e tutti i comandanti: ad unanimità fu deliberato di prendere contatto col Comando navale alleato. La scarsenza di benzina giustificava la mancata partenza per un porto controllato dagli Alleati (come era stato ordinato a Mimbelli da Supermarina il giorno 9, indicando Palermo quale prima tappa).

Il comandante Michelagnoli prese, d'accordo col Comando del presidio di Capri, tutte le misure per garantire il saldo possesso dell'isola, e assunse alla sua dipendenza il porto e varie piccole unità che vi si trovavano.

Il 12 settembre fu inviato a Salerno il motoscafo antisom A.S. 13 col sten. vasc. Agostino Garino (che era il comandante della Ms 52) per chiedere un colloquio col Comandante in Capo alleato, che era il viceammiraglio americano Hewitt. Il sten. vasc. Garino incontrò presso Maiori (poco a levante di Amalfi) il Ct statunitense *Knight*, il cui comandante cap. vasc. Andrews aveva le funzioni di commodoro e di comandante delle forze alleate a nord del golfo di Salerno. Egli si recò subito a Capri con tre Mtb (Motortorpedoboats) inglesi e con la A.S. 13.

siluro dal smg britannico *Shakespeare* scomparendo corpi e beni. Il smg *Brin* che operava nelle vicinanze del *Velella* rientrando alla base aveva comunicato che aveva veduto il *Velella* scomparire per effetto di un siluro lanciatogli da un sommergibile avversario. Successivamente gli Alleati confermarono l'informazione, precisando il nome del battello affondatore.

Il comandante Andrews, dopo che Michelagnoli lo ebbe messo al corrente di quanto sapeva della situazione e gli ebbe offerta la piena e leale collaborazione della II flottiglia Mas dalla quale dipendevano ore le motosiluranti, convenne che Capri sarebbe stato un punto di appoggio per le motosiluranti e per le motortorpedoboats alleate molto più sicuro della rada aperta di Maiori.

Il mattino successivo le motosiluranti italiane s'incontrarono nel canale tra Capri e la costa campana con una squadriglia di motortorpedoboats britanniche; le motosiluranti italiane andarono alla fonda a Maiori per rifornirsi, mentre il comandante Michelagnoli si recava con una motortorpedoboat sull'incrociatore americano ausiliario *Biscayne* per conferire con l'amm. Hewitt.

Sul colloquio e sulle sue immediate conseguenze così riferì il comandante Michelagnoli:

«Al colloquio vennero in seguito chiamati altri tre ammiragli americani ed uno inglese. Esposi la situazione della flottiglia esprimendo — in temporanea mancanza di direttive superiori — l'atteggiamento di piena collaborazione della II flottiglia Mas con le Forze alleate. Mettevo a disposizione la base di Capri per le unità similari alleate. Fornivo notizie sulle rotte dragate e sulla situazione locale. Proponevo infine di recarmi con le Ms ad accertare la situazione nella zona di Ischia-Procida, onde agevolare e soprattutto accelerare l'azione alleata, che nella zona di Salerno procedeva lentamente fra incertezze e prudentziali accorgimenti.

«L'amm. Hewitt fece al nostro atteggiamento e alle mie proposte la più calorosa accoglienza... Egli revocava subito l'ordine di massima di raggiungere Palermo e disponeva che le motosiluranti italiane in perfetta parità di trattamento, senza ufficiali o personale alleato a bordo, proseguissero la loro attività.

«Il 14 con due Ms, su una delle quali vi erano alcuni ufficiali alleati, veniva effettuato lo sbarco a Ischia.

«Di tale operazione e della analoga a Procida è stata dato dalla Radio britannica un comunicato ufficiale...

«Presi contatti colle Autorità terrestri nazionali, veniva concretato per Ischia l'atteggiamento da seguire in analogia con Capri, dove si può dire che gli Alleati siano giunti più come ospiti che come occupanti, in una forma assai dignitosa e rispondente al nostro prestigio.

«Nei giorni successivi le nostre motosiluranti, in unione con le M.T.B. della XXXII flottiglia e alle M.G.B. (Motor Gun Boats) della XXXIII flottiglia britannica, effettuavano numerose missioni

di pattuglia informativa, di sbarco di « commandos », di collegamento con Ischia, Procida e la zona di Salerno... E' stato anche riattivato il servizio dei semafori di Capri, di Ischia e successivamente di Ponza.

« A Capri, dopo alcuni giorni di sosta, il Ct *Knight* col comandante Andrews partiva, sostituito a terra dal contrammiraglio inglese Morse. Anche con questa Autorità il Comando della flottiglia ha mantenuto le più cordiali relazioni ».

Tra le numerose missioni svolte dalle nostre motosiluranti, in cooperazione cogli Alleati, fino alla metà di ottobre va ricordata quella che portò alla perdita della Ms 21, comandata dal sten. vasc. Luciano Marengo. Partita il 24 settembre da Capo d'Orso presso Salerno sbarcò nella notte un informatore sulla spiaggia antistante la Torre Sant'Agostino (a metà costa fra Gaeta e Terracina), informatore che poi rientrò nelle linee. Sulla rotta di ritorno la Ms 21 urtò in una mina, che le asportò le eliche, 5 miglia al largo di Punta Stendardo (Gaeta). Per non farla cadere in mano nemiche la motosilurante fu autoaffondata. L'equipaggio si salvò sulla costa, ma fu catturato: il comandante, dopo un periodo d'incarcerazione a Regina Coeli, fu internato in Germania.

La Ms 24 (sten. vasc. Salvatore Scirè) nel corso di un'azione presso Procida riportò alcuni danni e quattro feriti per il tiro di una batteria armata da Tedeschi. Ad uno dei marinai (il silurista Feliciano Ellena), morto per le ferite riportate all'ospedale di Capri, furono tributate dagli Inglesi insieme cogli Italiani solenni onoranze funebri.

Va infine ricordato che tra le personalità tempestivamente sottratte dal rischio di cadere in mano tedesca vi fu per mezzo del nostro A.S. 13 — su indicazione del Servizio Informazioni britannico — Benedetto Croce colla sua famiglia, trasportato da Sorrento a Capri.

A fine settembre tre Ms (54, 56, 61) furono trasferite a Malta, donde raggiunsero successivamente Taranto. A Capri rimasero così tre Ms (24, 52, 72).

Ritornando alla situazione nelle Isole partenopee, riproduciamo un altro stralcio della relazione del comandante Michelagnoli:

« La guarnigione di Capri, ad eccezione di un reparto della M.V.S.N. (disarmato per ordine del colonnello Marsiglia, comandante della Difesa territoriale di Capri, per l'ambiguo atteggiamento di alcuni suoi elementi) ha mantenuto il compito della difesa dell'isola. Frattanto, attraverso i contatti delle nostre Ms con Ischia,

anche colà il controllo della situazione veniva assunto dal Comando della flottiglia attraverso il comandante della 3^a squadriglia Vas, ten. vasc. Claudio de Angeli. La compagine di questa squadriglia e del sottogruppo antisom si manteneva integra e le unità in buono stato di efficienza (1).

« Veniva assunto il controllo immediato di tutte le unità mercantili, compreso un gran numero di motovelieri. Coadiuvarono molto efficacemente a tale opera il sten. vasc. Francesco De Laurentis del 3° gruppo antisom e il capitano di porto c. Francesco Mugno. A Capri come ad Ischia la Marina, unico organo perfettamente in piedi, si prodigava assumendo anche alcune funzioni civili, assistendo la popolazione nei viveri come nel morale.

« Anche nei riguardi delle forze di Polizia come delle autorità civili, la Marina si assunse il compito direttivo. A Ischia, per atteggiamento dubbio e per lo sbandamento dei reparti, il colonnello comandante dell'isola e i suoi diretti collaboratori vennero fermati e tradotti a Capri. Con motovelieri disponibili fu iniziato anche il ritiro in Sicilia di viveri per la popolazione. La flottiglia, a Capri e ad Ischia, ebbe inoltre il gravoso compito di provvedere a concentrare i marinai profughi da Napoli, di assisterli e vettovagliarli. Circa 400 a Capri ed altrettanti ad Ischia furono i marinai che raggiunsero il nostro Comando.

« Quest'esempio di solidarietà e di fede nel proprio Corpo da parte dei marinai fece molto effetto sui civili e sui militari nazionali, nonché sugli Anglo- americani...

« Cercai inoltre di giungere a Castellammare insieme con le forze terrestri di occupazione, e presi immediati contatti coi dirigenti civili del Cantiere per tentare di salvare il salvabile.

« Anche a Napoli mi recai colle Ms all'atto dell'occupazione, per il prestigio della nostra Bandiera. Furono commoventi le manifestazioni di marinai e di portuali al mio arrivo in porto colla Ms 24, prima nave e prima bandiera da guerra italiana che riappariva dopo quegli oscuri giorni.

« Ripresi subito contatto colle autorità della Marina, uniche a riprendere subito il loro posto... ».

(1) A Ischia passarono agli ordini della II flottiglia Mas: 5 Vas della 3^a squadriglia; 8 unità antisom dell'8° gruppo; 9 dragamine ausiliari. Altre 3 unità di tipo vario presenti a Sorrento.

b) *La missione dei Ct Legionario e Oriani.*

Trattando degli avvenimenti in Corsica (paragrafo 21-c) si è accennato all'arrivo ad Ajaccio il 19 settembre dei Ct *Legionario* e *Oriani*, trasportanti il generale britannico Peake e alcuni nuclei di militari. Ecco come questa missione ha avuto origine e come si è svolta.

La sera del 13 settembre l'amm. Willis (comandante in 2^a della Flotta inglese del Mediterraneo, con insegna sulla Nb *Nelson*) pregò l'amm. Da Zara di recarsi da lui e gli chiese a nome dell'amm. Cunningham se era disposto a inviare due cacciatorpediniere per rifornire di armi e di munizioni le truppe italiane in Corsica.

Partirono così alle 02.00 del 14 per Biserta — dove avrebbero dovuto imbarcare il materiale bellico da trasportare — i Ct *Legionario* e *Oriani*. Sul *Legionario* imbarcò il cap. vasc. Brownrigg (capo di stato maggiore aggiunto dell'amm. Cunningham) e un ufficiale britannico coi codici inglesi di segnalazione. Il primo sbarcò a Biserta, dove i cacciatorpediniere giunsero alle 13.30 e donde ripartirono alle 19.15 per Algeri: qui si trovavano i rifornimenti da imbarcare. La sosta ad Algeri durò dalle 11.45 del 15 alle 03.50 del 18, quando i due cacciatorpediniere proseguirono per Ajaccio, giungendovi alle 01.10 del 19.

Ad Ajaccio la sosta fu soltanto di un'ora e venti minuti: 30 tonnellate di munizioni destinate alle truppe italiane e 200 commandos americani (costituiti da militari di origine italiana) furono rapidamente messi a terra dal *Legionario* sul quale si trovavano, mentre l'*Oriani* era libero di uomini e di materiali essendogli stata assegnata la funzione di scorta.

I due cacciatorpediniere, ripartiti da Ajaccio alle 02.30, giunsero la stessa sera del 19 alle 22.15 ad Algeri, donde ritornarono a Malta il mattino del 29 settembre.

Le due traversate, da Algeri ad Ajaccio e viceversa, si svolsero senza incidenti di natura bellica. Il rischio tuttavia era stato notevole, perché i Tedeschi avevano la possibilità d'insidiare le rotte dei due cacciatorpediniere con sommergibili e con motosiluranti e di attaccarli con le forze aeree che ancora possedevano in Sardegna e nella parte sudoccidentale della Corsica.

La missione ebbe una grande influenza sul rapido evolvere dello stato d'animo degli Alleati verso la nostra Marina e la Nazione, perché contribuì ad accelerare il processo di evoluzione dalla diffidenza alla fiducia.

c) *La vicenda della nave ospedale Gradisca.*

Il mattino dell'8 settembre la *Gradisca*, di cui era direttore sanitario il col. med. della Marina Claudio Galeone, era partita da Venezia per Patrasso dove avrebbe dovuto imbarcare malati e feriti.

Durante la navigazione il personale (che era per la maggior parte civile militarizzato) avrebbe voluto, dopo intercettata la comunicazione dell'armistizio, andare direttamente a Malta; ma il colonnello Galeone riuscì ad imporsi, persuadendo tutti che la missione umanitaria doveva avere la precedenza su ogni altra considerazione.

La nave, giunta davanti a Patrasso tre giorni dopo, non trovando la nave pilota ad attenderla, invertì la rotta e diresse per rientrare in un porto italiano. Poco dopo doppiato Capo Papas (estremità della costa meridionale del golfo di Patrasso) fu dirottata da velivoli germanici a Prevesa, dove imbarcò 800 feriti che portò a Patrasso sotto controllo tedesco. Qui tutto l'equipaggio fu fatto sbarcare e successivamente internato in Germania, compreso il personale sanitario insieme colle infermiere volontarie della Croce Rossa.

Da allora la nave (da noi considerata derequisita) fece servizio con personale tedesco, e — pur oltrepassando il limite di tempo cui questa prima parte del libro si riferisce — conviene esaurire l'argomento.

Il 3 dicembre 1943 essa imbarcava a Lero circa 800 degenti per trasportarli a Trieste. Durante la navigazione, all'altezza di Brindisi era fermata da due siluranti britanniche che la dirottavano a Brindisi, dove entrava il mattino del 9 dicembre, sbarcandovi 759 ammalati e feriti italiani dell'Esercito e della Marina. Alle 17.00 dello stesso giorno la nave ripartiva per Trieste per ordine delle Autorità alleate, continuando a restare al servizio dei Tedeschi: con questo gesto, gli Alleati vollero dar prova di rispettare le norme internazionali circa il trattamento delle navi ospedale.

Da Trieste fu trasferita a Venezia, donde — dopo lunga sosta — partì il 4 maggio 1944 per Marsiglia, giungendovi il 9 maggio. Ripartì da Marsiglia, con un carico di prigionieri inglesi, per Barcellona, dove effettuò lo scambio con altrettanti prigionieri tedeschi.

Il 25 aprile 1945 fu trovata a Venezia e fu possibile evitarne il sabotaggio da parte dei Tedeschi che stavano ritirandosi.

Il 10 agosto 1945 fu requisita nuovamente e messa a disposizione degli Inglesi per il trasporto di militari e per il rimpatrio di ex prigionieri di guerra.

Il 23 gennaio 1946, mentre trovavasi in navigazione da Porto Said a Tolone, con a bordo 1400 uomini in viaggio di rimpatrio, incagliò in seguito ad una burrasca che impediva la visibilità sull'isoletta di Gauda a sud di Creta.

La nave non fu potuta disincagliare, ma tutto il personale fu salvato dalle unità britanniche Pa *Trumpeter*, Il *Orion*, Dm *Fancy*, nave salvataggio *Salventure*, due rimorchiatori e dal Ct greco *Kriti*. Dopo molto tempo fu recuperata da una spedizione specializzata della Marina Militare.

d) *Il ricupero di personale dalla sponda orientale del Basso Adriatico e dell'Alto Jonio.*

Le prime tre settimane circa, dopo l'armistizio, furono caratterizzate nei due bacini dell'Adriatico meridionale e dello Jonio da un intenso traffico (facente capo a Brindisi e a Bari) di torpediniere, di motosiluranti e di alcune unità mercantili per assistere e recuperare militari e civili in ritirata dalla Dalmazia, dall'Albania, dalla Grecia e dalle isole antistanti.

Convienne innanzi tutto dire che nei primi giorni le operazioni furono ostacolate dal divieto britannico di far prendere il mare, fino ad ulteriori decisioni, alle unità navali italiane: il 17 settembre, in seguito ad una comunicazione dell'amm. Peters, due torpediniere che erano in mare furono richiamate in porto. Il divieto fu ribadito il 18, tanto che per poter inviare a Lagosta un piroscafo scortato allo scopo d'imbarcare 1000 militari affluiti nell'isola si dovette chiedere e attendere l'autorizzazione inglese (la missione fu poi compiuta dal P.fo *Fanny Brunner* tra il 25 e il 27 settembre).

Tuttavia tra il 9 e il 15 settembre si era potuta svolgere l'attività dovuta allo spontaneo affluire di unità militari e mercantili verso i porti pugliesi, in obbedienza alle clausole armistiziali o in seguito a qualche urgente esigenza (come p.e. l'invio da Brindisi a Corfù il 13 settembre delle Tp *Sirtori* e *Stocco*, di cui si è già parlato). Di questa attività si è trattato nel capitolo precedente; qui di seguito ci occuperemo di quella svolta prevalentemente dal 16 settembre in poi.

Troppo lungo, tuttavia, sarebbe descrivere una per una tutte le missioni compiute. Ai fini storici è sufficiente farne una ricapitolazione cronologico-statistica.

Le direttrici su cui si svolse il traffico furono tre:

a) Bari - Pelagosa - Lagosta (dove affluivano anche fuggiaschi e profughi dalla costa dalmata) e ritorno;

- b) Brindisi - Santi Quaranta - Corfù e ritorno;
 c) Bari - Curzola - Spalato e ritorno.

a) Sulla prima direttrice furono compiute 7 missioni tra il 16 e il 27 settembre:

Dal 16 al 19: P.f. *Ulisce*, *Borsini*, *Pallade* e Rim. *Capodistria* con la Cv *Pomona* (Pelagosa e Lagosta, per ritiro personale).

Il giorno 20: 2 motovelieri (da Lagosta a Vieste, con personale).

Dal 21 al 23: Inc. aus. *Lubiana* (Lagosta, portandovi viveri e acqua per militari colà affluiti dalla Dalmazia).

Il giorno 24: Cist. *Mincio* (Lagosta, per rifornimento acqua del presidio dell'isola).

Dal 24 al 27: Inc. aus. *Lubiana* (Tremi, per ritiro internati politici, del fascismo).

Dal 25 al 28: P.f. *Ulisce* e *Fanny Brunner* con la Tp *Cosenz* (Lagosta, per portarvi 6000 razioni viveri per il presidio e ritirare militari affluiti dalla Dalmazia). *Perdita della « Cosenz »*.

Dal 26 al 27: Missione del Rim. *Porto Fossone* per tentativo di salvataggio della Tp *Cosenz*.

Dalle isole di Pelagosa e di Lagosta sarebbero state recuperate 2670 persone.

b) Sulla seconda direttrice furono eseguite 9 missioni fra il 17 e il 30 settembre:

Il giorno 17: Tp *Sirio* e *Clio*, al comando del contramm. Galati (Corfù con rifornimenti; richiamate subito a Brindisi, prima che compissero la missione, per ordine dell'amm. Peters) (1).

(1) In relazione all'interruzione di questa missione il Comando Supremo lo stesso giorno 17 settembre presentò al gen. Mac Farlane (Capo della Commissione Alleata di Controllo per l'Italia — Allied Control Commission Italy) la seguente nota:

« L'amm. Peters ha richiesto al Ministero Marina italiano di richiamare subito a Brindisi le torpediniere *Sirio* e *Clio* in navigazione per portare viveri munizioni e acqua a Corfù, dove le truppe italiane resistono tenacemente ai tentativi di occupazione delle truppe tedesche.

« Si rappresenta al gen. Mac Farlane che, in tal modo, si viene a indebolire l'azione di difesa di quell'isola che le forze italiane compiono nell'interesse comune.

« E' quindi desiderabile che tale azione delle nostre torpediniere sia autorizzata e tale autorizzazione acquisti carattere d'urgenza. Ove l'autorizza-

- Dal 19 al 20: Mn *Probitas* con le Tp *Sirio* e *Clio* (Santi Quaranta, per ricupero personale).
- Dal 19 al 20: Ms 33 (Corfù e Santi Quaranta, con rifornimenti di medicinali) (1).
- Dal 21 al 23: P.fi *Dubac* e *Salvatore* con Tp *Stocco* e Cv *Sibilla* (Santi Quaranta, per ricupero personale).
- Dal 24 al 26: P.fo *Dubac* e Mn *Salvore* e *Probitas* con Tp *Stocco* e Cv *Sibilla* (Santi Quaranta, per ricupero personale). *Perdita della Tp Stocco*, già descritta nel paragrafo 25-c, e delle navi *Dubac* e *Probitas*. Sulla rotta di ritorno la Tp *Sirio*, inviata al posto della *Stocco*, si unisce al convoglio.
- Il giorno 26: Mas 519, pilotina *Galliano*, motovelieri *Famiglia* e *Fernando* (a Brindisi da Corfù, con 450 prigionieri tedeschi).
- Il giorno 26: Mas 516 (Santi Quaranta, per portare ordini a quel presidio e alla *Probitas*, che non trova perché già affondata).
- Il giorno 28: Motobarca greca e motolancia da salvataggio del *Probitas* a Brindisi (la prima a Corfù col cap. freg. Ostuni e 3 uomini, la seconda da Santi Quaranta con superstiti della motonave).
- Il giorno 30: Motoveliero greco a Otranto, proveniente dall'isola di Fano (con 7 militari di una stazione di vedetta di Corfù, 1 fanalista italiano, 21 militari dell'Esercito e 5 Greci).

zione di rifornire Corfù non possa essere concessa, bisognerà in un prossimo avvenire ritirare tutto il presidio, lasciando l'isola ai Tedeschi».

E' da ritenersi che l'atteggiamento iniziale degli Inglesi, contrario ad ogni missione di navi italiane, fosse determinato da diffidenza: essi temevano, probabilmente, che qualche nave prendesse la via del nord per andare a collaborare coi nazifascisti. Ma un tale atteggiamento scomparve ben presto. Tuttavia nei primi tempi esso recò danno alla causa alleata, perché impedì un'utile collaborazione che sarebbe stata data lealmente in tutti i campi secondo le nostre possibilità.

(1) La Ms. 33 (sten. vasc. Renato Bechi) portò a Corfù un rifornimento di medicinali e poi proseguì per Santi Quaranta, dove il ten. vasc. Luigi De Ferrante — che era stato inviato da Brindisi per constatare sul posto la situazione — prese accordi col comandante del presidio per il rimpatrio delle truppe. Compiuta la missione, la motosilurante fu di ritorno a Brindisi il 20 mattino. Durante la sosta a Corfù la Ms. 33 fu attaccata da 3 idrovolanti tedeschi; la sua reazione fu così efficace che 2 idrovolanti furono abbattuti.

Dal Settore militare di Corfù - Santi Quaranta sarebbero stati recuperati 6400 uomini, compresi i 450 prigionieri tedeschi.

c) Sulla terza direttrice furono effettuate 4 missioni tra il 20 e il 29 settembre:

Il giorno 20: 3 motovelieri (2 italiani da Spalato e 1 croato da Ploce) giungono a Bari con profughi.

Dal 22 al 25: P.fi *Diocleziano*, *Ston*, *Corfù*, *Persani*, *Borsini* e *Risagno* con la Tp *Aretusa* e la Cv *Chimera* (Spalato, per ricupero personale). *Perdita della « Diocleziano »*.

Dal 25 al 29: Rim. *Capodistria* con 3 motovelieri (per rifornire di viveri 1500 militari ancora sul *Diocleziano* incagliato; rientrano a Bari coi superstiti del bastimento).

Date incerte: Numerosi natanti di vario tipo (da Curzola a Vieste, con personale di Curzola).

Dalla zona di Spalato e dall'isola di Curzola sarebbero stati recuperati 4940 uomini.

d) A questi tre gruppi di missioni di trasporto si deve aggiungere il personale sgomberato dalle Bocche di Cattaro fra l'11 e il 15 settembre:

Il giorno 11: P.fo *Teodo*, Dr R. 27 e 2 Rim. (partiti d'iniziativa, senza consenso esplicito del Comando Marina, con circa 250 militari di varie armi).

Il giorno 12: motovelieri *Dessiè* e *Saturnia* (partiti in modo analogo, col personale di una batteria).

Il giorno 14: P.fi *Borsini*, *Diocleziano*, *Fanny Brunner* e Cist. *Anarella* (per Bari, con numerosi militari).

Dalle Bocche di Cattaro sarebbero così affluite in Italia 6200 persone.

e) Oltre a questa serie di operazioni, organizzate dai Comandi della Marina, si deve tener conto di 35 viaggi compiuti tra il 16 settembre e il 13 ottobre (data d'inizio della cobelligeranza, ufficialmente riconosciuta con la dichiarazione di guerra alla Germania) da piccole unità, generalmente motovelieri, affluenti nei porti della Puglia da vari punti delle opposte coste con circa 2000 persone a bordo in totale.

Riepilogando, furono sottratti alla cattura da parte dei Tedeschi attraverso l'Adriatico e lo Jonio, nelle prime settimane dopo l'armistizio:

Da Lagosta e Pelagosa	2.670 persone	
Da Corfù e Santi Quaranta	6.400	»
Da Spalato e Curzola	4.940	»
Da Cattaro - Teodo	6.200	»
<hr/>		
Totale parziale	20.210	»
Da varie località per iniziative singole	2.000	»
<hr/>		
Totale	22.210	»

Se a questi uomini (in parte militari e in parte civili) recensiti con buona approssimazione si aggiunge qualche altro migliaio di persone affluite coi mezzi marittimi più vari da tutto l'Adriatico (comprese anche le coste italiane occupate dall'invasore tedesco), si può stimare che attraverso le acque dell'Adriatico e dello Jonio la Marina abbia tratto in salvo circa 25.000 uomini.

Si è annotato che nel corso dell'attività ora sintetizzata subimmo la perdita della Tp *Cosenz* e delle navi mercantili *Dubac*, *Probitas* e *Diocleziano* (oltre a quelle del *Sirtori* e dello *Stocco*, già descritte).

Ci si soffermerà ora brevemente sulle circostanze che determinarono queste perdite.

1. - La perdita della Tp *Cosenz*.

La *Cosenz* era giunta a Lagosta, scortandovi i piroscafi *Ulisse* e *Fanny Brunner*, alle 19.05 del 25 settembre.

Mentre i piroscafi scaricavano i viveri e caricavano i militari e i civili da trasportare a Bari, la torpediniera si ancorò a ridosso della punta settentrionale della Baia di Lagosta, mentre l'ufficiale in 2^a era inviato dal comandante (ten. vasc. Giovanni Sorrentino) a sorvegliare e sollecitare le operazioni d'imbarco alla banchina di Valle San Pietro, alla quale i piroscafi si erano affiancati.

Alle 21.25 la torpediniera salpò e si largò un poco, coi fanali di via accesi dal punto di fonda in attesa dei piroscafi che stavano partendo.

Alle 21.36 il P.fo *Ulisse* investì la torpediniera sul fianco sinistro in corrispondenza del locale della motrice poppiara (corrispondente all'elica di dritta) nonostante le segnalazioni fatte dalla tor-

pediniera per richiamarne l'attenzione e la pronta manovra eseguita dal comandante per evitare l'urto.

Il comandante Sorrentino ordinò al *Fanny Brunner* di proseguire da solo e all'*Ulisse* di rimanere per rimorchiare la torpediniera sul basso fondo di Punta S. Pietro.

La falla provocò l'allagamento di vari locali, dei quali — dopo alcune ore di lavoro di tamponamento e di prosciugamenti — rimase allagato il solo locale della macchina di poppa e il comandante poté colla sola macchina di sinistra portare la torpediniera ad affiancarsi col lato destro alla banchina di Valle S. Pietro.

La nave, avendo ormai la galleggiabilità assicurata, si sarebbe potuta salvare rimpatriando a rimorchio dell'*Ulisse*, se il 26 e il 27 violenti attacchi di velivoli germanici non si fossero accaniti contro il sorgitore di Lagosta. Il piroscafo fu inviato ad ancorarsi in un altro punto dell'isola e rimase illeso. La *Cosenz* non fu mai colpita, ma numerose bombe le caddero così vicine da sollevarla facendola ricadere col fianco contro la banchina e da provocare vasti incendi a bordo. Si produssero nuove falle e l'incendio non fu potuto domare per insufficienza dei mezzi di estinzione. Quando l'unità fu in condizioni da non poter più essere mantenuta a galla, il comandante sbarcò l'equipaggio e — rimasto a bordo con pochi uomini — tagliò i cavi di ormeggio: sotto l'effetto del vento la torpediniera, ormai ridotta a un relitto in fiamme, andò in deriva e poco dopo, alle 14.18 del 27 settembre, colò a picco restando fuori acqua coll'estremità dei fumaioli e parte dell'albero.

L'*Ulisse*, imbarcato anche il personale della *Cosenz*, proseguì per Bari dove giunse alle 14.30 del giorno 28.

Si deve ricordare che durante gli attacchi aerei la torpediniera reagì colle armi di bordo fino a esaurimento delle munizioni, colpendo due aerei, uno dei quali fu veduto cadere dai partigiani su una delle colline di Lagosta.

2. - La perdita del Dubac e della Probitas.

Il convoglio di cui queste due navi mercantili facevano parte insieme colla *Mn Salvore* aveva lasciato Brindisi, con la scorta della *Stocco* e della *Sibilla*, alle 05.20 del 24 settembre. La *Tp Stocco* alle 13.00 dello stesso giorno aveva lasciato il convoglio — come si è narrato — per compiere un'azione antisbarco nella parte sud di Corfù.

Il convoglio eseguì le operazioni d'imbarco di militari a Santa Quaranta in quattro ore a cavallo della mezzanotte del 24, caricando 2700 uomini soltanto sulla *Salvore* e sul *Dubac* perché la Mn *Probitas* non riuscì a salpare né a filare per occhio, dopo essere arrivata in ritardo per irregolarità di funzionamento del motore.

Così il convoglio ripartì per Brindisi con due piroscafi e la Cv *Sibilla*; fu raggiunto dalla Tp *Sirio* alle 07.30 del 25, inviata a rinforzare la scorta al posto della Tp *Stocco*. Immediatamente dopo le 07.30 si pronunciò un attacco di 12 Stukas che — nonostante la reazione contraerea delle unità, con risultati positivi contro due degli attaccanti — colpirono il *Dubac* che cominciò a sbandare sulla sinistra pur continuando a navigare. Divenuto pericoloso il grado di sbandamento, per ordine della *Sirio* (cap. corv. Antonio Cuzzaniti), il *Dubac* fu diretto verso mezzogiorno ad incagliare un miglio a nord del fao di Otranto.

La *Sirio*, che l'aveva accompagnato, imbarcò i feriti del piroscapo, mentre tutto il resto del personale fu preso a bordo da sei motopescherecci accorsi da Otranto.

La *Salvore* aveva proseguito per Brindisi colla *Sibilla*, giungendovi alle 15.45, mentre la *Sirio* vi giunse alle 17.10.

La Mn *Probitas* fu invece colata a picco il 26 settembre a Santa Quaranta in seguito a tre attacchi consecutivi di formazioni di Stukas.

3. - La perdita del Diocleziano.

Questo bastimento fu colpito da bombe aeree di Stukas sulla rotta di ritorno da Spalato a Bari, col convoglio di cui faceva parte, verso le 07.30 del 24 settembre.

In seguito ai danni subiti fu portato ad incagliare presso l'isolotto Busi a sudovest di Lissa, avendo avuto a bordo ben 300 morti. La Cv *Chimera* rimase sul posto per prestargli assistenza e il resto del convoglio (eccetto lo *Ston*, trattenuto dai partigiani) proseguì per Bari, dove giunse alle 20.30 del 25, non senza aver subito un secondo attacco aereo alle 09.42, durante il quale fu colpito da una bomba — che per fortuna non esplose — il P.fo *Borsini*.

Intanto alle 09.30 un'altra formazione di Stukas aveva attaccato il *Diocleziano* incagliato e la *Chimera*, la quale colpì due velivoli e rientrò poi a Bari con 178 naufraghi e 62 feriti del *Diocleziano*. Il resto del personale imbarcato sul piroscapo (1044 uomini) fu recuperato dal *Capodistria* e da tre motovelieri, come si è accennato nella sintesi cronologica.

28° L'ACCORDO CUNNINGHAM - DE COURTEN.

Alle 10.50 del 23 settembre, dopo uno scambio preparatorio di corrispondenza, giunse a Taranto l'amm. Andrew Cunningham Comandante in Capo delle Forze Navali alleate nel Mediterraneo, a bordo dell'Incrociatore *Euryalus* scortato dal Ct H. 15 e da due torpediniere, per la firma di un accordo coll'amm. de Courten circa l'utilizzazione delle navi italiane nella lotta contro la Germania, in conseguenza del concetto contenuto nel « Documento di Quebec » (V. paragrafo 1) e riguardante l'entità dell'apporto che l'Italia avrebbe potuto dare alla causa delle Nazioni Unite (1).

Ecco il testo dell'accordo firmato a bordo dell'*Euryalus*:

« Essendo stato firmato l'Armistizio tra il Capo del Governo italiano e il Comandante in Capo alleato, in virtù del quale tutte le navi da guerra italiane e la marina mercantile italiana furono poste incondizionatamente a disposizione delle Nazioni Unite, ed avendo S.M. il Re d'Italia e il Governo italiano espresso successivamente il desiderio che la Flotta e la Marina mercantile italiana vengano impiegate a favore dello sforzo alleato per collaborare nel proseguimento della guerra contro le Potenze dell'Asse, sono stabiliti i seguenti principi che regolano il futuro impiego della Marina militare e mercantile italiana.

1. (a) Le navi che possono essere impiegate per collaborare attivamente allo sforzo alleato saranno mantenute in armamento e saranno utilizzate agli ordini del Comandante in Capo del Mediterraneo, secondo quanto potrà essere stabilito tra il Comandante in Capo alleato e il Governo italiano.

(b) Le navi che non possono essere così impiegate saranno mantenute in riserva nei porti designati, con quelle misure di disarmo che potranno essere necessarie.

(c) Il Governo italiano comunicherà i nomi e le dislocazioni delle Navi da guerra e delle Navi mercantili, attualmente in suo possesso e precedentemente appartenenti a Nazioni facenti parte delle Nazioni Unite. Tali navi dovranno essere restituite senza indugio, appena il Comandante in Capo alleato avrà creduto di darne l'ordine. Ciò senza pregiudizio di eventuali negoziati tra i Governi

(1) Assisteranno all'incontro dei due Capi: da parte inglese il Commodoro Dick e l'amm. Peters; da parte italiana l'amm. sq. Bruto Brivonesi, il cap. vasc. Giuriati e il cap. corv. Lovatelli quale interprete.

che potranno in seguito svolgersi in merito al rimpiazzo delle perdite di navi provocate alle Nazioni Unite dall'azione italiana.

(d) Il Comandante in Capo Navale alleato agirà come delegato del Comandante in Capo alleato per tutto ciò che concerne lo impiego e le disposizioni relative alla Flotta e alla Marina mercantile italiane, nonché le questioni connesse.

(e) Dev'essere chiaramente inteso che la misura secondo cui le clausole dell'armistizio vengono modificate per permettere i provvedimenti di cui sopra e quelli che seguono dipendono dall'entità e dalla efficacia della cooperazione italiana.

2. *Metodi operativi.* Il Comandante in Capo del Mediterraneo metterà a disposizione del Ministero della Marina italiana un ufficiale di marina di grado elevato, con uno stato maggiore appropriato, il quale sarà responsabile verso il Comandante in Capo del Mediterraneo per tutte le questioni connesse coll'attività della Flotta italiana e costituirà il tramite attraverso cui verranno trattate le questioni concernenti la Marina mercantile italiana.

Il Flag Officer [ufficiale ammiraglio] investito di queste attribuzioni (Flag Officer, Liaison) terrà il Ministero della Marina italiano informato delle richieste del Comandante in Capo del Mediterraneo e agirà in stretta collaborazione per quanto riguarda l'emanazione di qualsiasi ordine alla Flotta italiana.

3. (a) Tutte le *navi da battaglia* saranno messe in riserva in porti che saranno designati e verranno loro applicate quelle misure di disarmo che potranno essere ordinate. Queste misure di disarmo saranno tali che le navi possano essere rimesse di nuovo in attività, se ciò sembrerà desiderabile. Ogni nave avrà a bordo un'aliquota di personale italiano per mantenerla in buone condizioni e il Comandante in Capo del Mediterraneo avrà il diritto d'ispezione in qualsiasi momento.

(b) *Incrociatori.* Quegli incrociatori che possono avere immediato utile impiego verranno mantenuti in armamento. Attualmente si considera che una Divisione di 4 incrociatori sarà sufficiente; gli altri saranno mantenuti in riserva come le navi da battaglia, ma con un certo maggior grado di approntamento, per essere rimessi in servizio se necessario.

(c) *Cacciatorpediniere e torpediniere.* Si propone di mantenerli in armamento e di usarli per compiti di scorta e similari, secondo le esigenze. Viene proposto di suddividerli in gruppi di scorta

operanti come unità organiche e di stabilire le loro basi in porti italiani.

(d) *Piccole unità.* Mas, dragamine, navi ausiliarie e piccole unità similari verranno interamente impiegate, e particolareggiate disposizioni saranno adottate dal Ministero della Marina italiano insieme col Flag Officer Liaison per il loro migliore impiego.

(e) *Sommergibili.* In primo tempo i sommergibili saranno tenuti fermi in porti da designare, ad una data successiva potranno essere rimessi in attività secondo potrà occorrere per concorrere allo sforzo alleato.

4. *Status della Marina da guerra italiana.* In conseguenza di queste modifiche delle clausole dell'Armistizio, tutte le navi da guerra italiane continueranno a battere la loro bandiera. Una forte percentuale della Marina italiana rimarrà in tal modo in attività di servizio, ed essa conserverà la condotta delle proprie navi e combatterà a fianco delle Forze delle Nazioni Unite contro le Potenze dell'Asse.

5. *Marina Mercantile.* E' intendimento di far operare la Marina mercantile italiana nelle stesse condizioni delle navi mercantili delle Nazioni Unite. Vale a dire che tutto il naviglio mercantile delle Nazioni Unite costituisce un « pool » che viene impiegato secondo quanto possa essere considerato necessario a beneficio di tutte le Nazioni Unite. Tra questo verrà naturalmente incluso il fabbisogno per il rifornimento e il mantenimento dell'Italia. Il sistema sarà analogo a quello usato nell'Africa Settentrionale, dove il North Africa Shipping Board controlla tutto il naviglio statunitense, britannico e francese in base a determinati accordi, che dovranno essere accuratamente determinati per quanto riguarda le navi italiane. Mentre si può prevedere che una parte dei bastimenti italiani lavorerà nel Mediterraneo da e per i porti italiani, occorre tener presente che ciò non sarà sempre esclusivo, ma che è da attendersi che navi battenti bandiera italiana possano essere usate altrove così come accade per le navi mercantili di tutte le Nazioni Unite.

Le navi mercantili italiane, secondo quanto indicato in questo paragrafo, batteranno la bandiera italiana e saranno armate da equipaggi forniti dal Ministero della Marina italiano ».

In base a quest'ultima parte dell'accordo fu costituito un Sottosegretariato per la Marina mercantile, a capo del quale fu posto

l'amm. sq. Pietro Barone, che dipendeva dal Ministero della Marina militare.

Due giorni dopo la firma dell'accordo, il 25 settembre, Vittorio Emanuele III indirizzava ai marinai il seguente messaggio:

Marinai d'Italia

Or sono pochi giorni, e già sembrano secoli, voi avete lasciato in silenzio i nostri porti per obbedire, in perfetta disciplina, alle condizioni dell'armistizio chiesto ed accettato per il supremo interesse del Paese.

Ho condiviso tutta la profonda amarezza della vostra partenza ed ho offerto con voi alla Patria questa nuova dura prova di dedizione e di sacrificio.

Ora, che per leale e generoso riconoscimento del Comandante in Capo Anglo-Americano, il mare, testimone e geloso custode del vostro valore, riudirà l'eco possente della vostra fede, vi giunga la voce grata e commossa del Re.

Nuove prove vi attendono, nuove glorie vi arrideranno.

Marinai d'Italia

Dimostrate a tutti quanto ogni Italiano può e sa dare per la libertà e la salvezza della Patria.

VITTORIO EMANUELE

25 settembre 1943.

29° MOVIMENTI DELLE UNITÀ CONCENTRATE A MALTA.

Come conseguenza dell'accordo Cunningham-de Courten, ebbero inizio alcuni giorni dopo gli spostamenti delle unità che si erano recate a Malta per restarvi immobilizzate in attesa di decisioni: spostamenti preludenti al loro impiego in operazioni belliche.

Avevano raggiunto Malta entro i primi 12 giorni successivi a quello di proclamazione dell'armistizio 79 unità: 5 navi da battaglia, 7 incrociatori, 7 cacciatorpediniere, 12 torpediniere, 6 corvette, 23 sommergibili, 1 nave trasporto aerei, 6 motosiluranti, 9 vedette antisommergibili, 2 cacciasommergibili, 1 rimorchiatore. L'ultimo ad arrivare era stato il giorno 20 il gruppo comandato dall'ammiraglio Nomis di Pollone (V. paragrafo 10).

Allo scopo di decongestionare il porto di Malta, che andava riempiendosi di unità italiane, le Autorità britanniche avevano deciso il 12 settembre di distaccarne una parte ad Alessandria d'Egitto.

Alle 08.30 del giorno 14 lasciarono così Malta per Alessandria le seguenti navi scortate dalle Nb *Howe* e *King George*, da 6 Ct (tra i quali il Ct greco *Basilissa Olga*) e da una notevole forza aerea:

— Nb *Vittorio Veneto* e *Italia* (9^a div. amm. Accorretti);

— Inc *Eugenio di Savoia*, *Duca d'Aosta*, *Montecuccoli*, *Cadorna* (7^a div. amm. Oliva, che era il più anziano);

— Ct *Da Recco*, *Velite*, *Artigliere*, *Grecale*.

Rimasero a Malta la 5^a divisione (amm. Da Zara) con *Duilio*, *Doria*, *Cesare*; l'8^a divisione (amm. Biancheri) con *Duca degli Abruzzi* e *Garibaldi* e col *Pompeo Magno* aggregato, oltre a tutte le unità minori presenti e successivamente affluenti.

All'arrivo ad Alessandria il mattino del 16 settembre le navi dettero fondo nella rada esterna chiamata Mex Anchorage, dove rimasero per tutto il tempo della sosta colà salvo brevissimi periodi di ormeggio a turno nel porto per lo sbarco delle munizioni, eccettuate quelle delle mitragliere contraeree.

L'amm. Oliva fu subito convocato sulla *Howe* dall'amm. Sir John Cunningham (cugino di Sir Andrew Cunningham, Comandante in Capo del Mediterraneo), che era il Comandante in Capo della Levant Station, il quale in presenza di altri ammiragli gli lesse una comunicazione contenente le disposizioni di « disarmo » decretate dai Governi alleati per le navi giunte ad Alessandria.

Esse erano assai più severe di quelle stabilite all'arrivo a Malta e già in via di amichevole alleggerimento: l'amm. Oliva lo fece subito notare e fu colpito soprattutto dalla prescrizione di mettere su ogni nave una guardia armata piuttosto numerosa e dalla proibizione alle navi di comunicare fra loro. Il giorno successivo, 17 settembre, l'amm. Oliva mise per iscritto le sue rimostranze all'amm. John Cunningham.

La sosta in rada ad Alessandria fu di un mese esatto, cioè fino al 16 ottobre, quando — come si vedrà — le navi lasciarono quella sede.

Quel mese mise a dura prova la resistenza morale degli equipaggi, cui fu sempre proibito di scendere a terra, mentre le acque dell'ancoraggio, per condizioni stagionali, furono quasi sempre agitate e non permisero che raramente di prendere il bagno intorno ai bastimenti a ristoro di un clima umido e caldo. Contribuirono alla

durezza della vita della gente i seguenti fattori, così riassunti dall'amm. Oliva alla fine della sua particolareggiata relazione: « Il periodo trascorso ad Alessandria è stato alquanto duro per le condizioni di spirito, per la difficoltà di rifornimenti specialmente di acqua, per il clima, per l'inazione, per l'incertezza dell'avvenire e per il trattamento piuttosto rigido usatoci dalle Autorità navali britanniche. Tuttavia, mercé l'opera dei comandanti che — in base alle direttive da me impartite — hanno guidato gli ufficiali invitandoli a stare frequentemente in mezzo alla gente, hanno usato a seconda dei casi giusta severità o necessaria comprensione del momento e delle circostanze cercando di non degenerare in mal compresa indulgenza o addirittura in dannosa debolezza, e che hanno saputo alternare le esercitazioni di bordo con tutte le possibili occupazioni sportive (regate, gare interne di posto di lavaggio e pulizia, lezioni d'inglese, bagni di mare, gare di nuoto, scuole professionali e alfabeti, cinematografo, orchestre improvvisate, spettacoli di varietà e perfino rappresentazioni di commedie scritte da ufficiali o da sottufficiali di bordo), mercé tale assidua opera — dico — il morale degli equipaggi, dopo un periodo di comprensibile depressione e disorientamento, è stato tenuto elevato. Con frequenti visite alle unità della 7^a Divisione e ai Ct da parte mia e a quelle della 9^a Divisione da parte dell'amm. Accorretti e profittando di esse per parlare con tutta semplicità agli equipaggi, venne mantenuto anche il contatto diretto fra essi e gli ammiragli comandanti. In definitiva furono assai poche le mancanze disciplinari gravi; le mancanze costituenti reato, e quindi perseguibili penalmente, furono solamente quattro [su circa 8000 uomini imbarcati]: un rifiuto d'obbedienza e tre tentativi di diserzione [stroncati dalla polizia egiziana, che arrestò i disertori poco dopo che a nuoto avevano toccato terra] ».

Particolarmente risentita fu la stretta sorveglianza stabilita intorno alle unità ancorate con motovedette in pattuglia, che col loro contegno rude e inflessibile di fronte ad ogni più piccola irregolarità (ritardo fortuito di qualche imbarcazione nel ritornare a bordo, occasionale ritardo nell'alzare tutte le imbarcazioni al tramonto, qualche luce visibile dall'esterno durante la notte, ecc.) davano agli equipaggi la sensazione di essere ingiustamente trattati da prigionieri.

Dai primi di ottobre in poi contribuirono a migliorare le condizioni di spirito degli « internati » di Alessandria alcuni eventi di grande rilievo.

a) Il 4 ottobre il Re, in un proclama al popolo italiano, disse fra l'altro che « la nostra flotta, dopo aver superato con ammirevole

disciplina la prova di fedeltà ai patti dell'armistizio, solca nuovamente i mari portando alto il tricolore », riempiendo i cuori di gioia e di speranza per una prossima ripresa dell'attività.

Ed infatti, in coincidenza con questo proclama, era iniziato il rimpatrio da Malta a Taranto di tutte le navi che vi si trovavano:

— il 4 lasciarono Malta in tre gruppi, partiti a distanza di poche ore l'uno dall'altro, le seguenti unità: *Abruzzi*, *Garibaldi*, *Pompeo Magno*, *Legionario*, *Oriani*, *Libra*, *Calliope* — *Gabbiano* e *Pellicano* con 6 Ms — *Minerva*, *Cormorano*, *Danaide*, *Ape* con 9 Vas e 1 Csmg;

— il 5 lasciarono Malta: *Aliseo*, *Ardimentoso*, *Animoso*, *Fortunale*, *Indomito*, *Mosto*, *Fabrizi*, *Carini*;

— il 6 partirono da Malta: *Riboty*, *Orione*, *Ariete*, 1 Csmg e i 3 Smg *Marea*, *Giada* e *Nichelio*;

— il 6 partirono per Napoli (allo scopo di fornire energia elettrica alla zona del porto) i Smg *Platino Vortice* e *Onice*.

Così il 7 ottobre erano rimaste a Malta soltanto le Nb *Duilio*, *Doria* e *Cesare*, oltre alla nave trasporto aerei *Miraglia*, che raggiunse Taranto il 21 ottobre dopo essere stata sostituita a Malta (nelle funzioni di nave officina) dalla *Quarnerolo* (1), giunta il 18 da Taranto, e 17 sommergibili; di questi, uno solo lasciò Malta prima del 13 ottobre (*Axum* per Taranto il 9 ottobre).

b) Il 5 ottobre pervenne all'amm. Oliva un telegramma (che era del 1° ottobre, ma non portava la data sulla copia giunta nelle mani dell'ammiraglio) col quale il Ministro gli comunicava che era imminente la partenza per Taranto degli incrociatori e dei Ct; la 9ª Divisione sarebbe rimasta ad Alessandria. L'amm. Oliva comunicò la buona notizia ai suoi dipendenti e s'incontrò coll'amm. Poland (comandante la base di Alessandria) per stabilire le modalità del rimpatrio degli incrociatori e dei Ct e per fissare quelle di permanenza delle Nb nel porto egiziano.

Dovendo essere reimbarcate le munizioni delle unità che dovevano partire e rimessi a posto gli strumenti di punteria e gli otturatori, che erano anch'essi sbarcati, la partenza non poté avvenire che il 16 ottobre.

(1) La *Quarnerolo*, ex jugoslava *Hvar*, era nave appoggio sommergibili. Come tale aveva un'officina bene attrezzata, così come la nave *Miraglia* che era nave trasporto e appoggio aerei. All'armistizio si trovava a Fiume, donde partì il 9 settembre per Brindisi proseguendo poi per Taranto. Fu restituita alla Jugoslavia, tramite l'Inghilterra, il 19 marzo 1945.

c) Il 13 ottobre la notizia della dichiarazione di guerra dell'Italia alla Germania indicò chiaramente che ormai era stato ufficialmente riconosciuto il nuovo avversario e che perciò la Marina avrebbe ripreso in pieno le sue funzioni, togliendo il personale da una snervante incertezza.

30° ATTIVITÀ VARIE.

a) *Settore dell'Adriatico e dello Jonio.*

In settembre si svolse un notevole traffico su rotte costiere tra i porti della Puglia, tra questi e le Isole Tremiti, tra i porti pugliesi e Taranto, avente scopo di trasferire unità da un porto ad un altro o di portare rifornimenti in qualche località che ne aveva bisogno. Parteciparono a questa attività torpediniere, corvette, rimorchiatori, cisterne, motovelieri.

Continuò inoltre l'afflusso dalla sponda orientale di piccoli natanti (in numero limitato) con gli ultimi pochi militari e civili che poterono raggiungere la Patria.

Nei primi tredici giorni di ottobre continuò lo stesso genere di traffico, al quale parteciparono anche alcuni piroscafi. Sono da ricordare:

— il trasferimento da Brindisi a Taranto della Cv *Fenice* col Smg *Mameli*, il 5 ottobre; oltrepassato Santa Maria di Leuca, però il Smg lasciò la Cv aggregandosi al gruppo composto dalle Cv *Driade* e *Scimitarra* e dai Smg *Otaria* e *Pisani* diretto da Taranto a Napoli, dove giunse il giorno 7;

— l'arrivo a Bari il giorno 4 di quattro motovelieri nazionali, provenienti da Lagosta, con 2 ufficiali, 2 sottufficiali e 53 militari dell'esercito, 2 ufficiali e 3 sottufficiali della Marina, 512 civili di cui 90 ebrei jugoslavi;

— l'arrivo a Otranto dall'isola di Fano il giorno 8 di una motobarca greca, con 10 militari italiani (4 della Marina e 6 dell'Esercito), 7 civili italiani, 1 ufficiale e 2 sottufficiali greci, 2 ufficiali inglesi.

Nello Jonio, oltre al traffico coi porti della Puglia e con Napoli, si svolse un certo traffico fra Taranto, Gallipoli e Augusta. Sono da ricordare due episodi.

Alle 10.16 del 6 ottobre partì da Augusta per Taranto una cisterna inglese scortata dalla Tp *Clio* e dalla Cv *Urania*: *prima scorta*

compiuta da unità italiane ad una nave alleata. Verso le 10.00 del giorno successivo, la cisterna — nonostante i ripetuti segnali della *Clio* — diresse per una rotta che la portò su uno sbarramento di mine, incappando in una mina alle 10.35. La *Clio* chiese a Taranto due rimorchiatori, che furono subito inviati. La cisterna riuscì a rimettere in moto e ad andare a Taranto, assistita dai rimorchiatori e scortata dall'*Urania* (avendo nel frattempo la *Clio* ricevuto l'ordine di proseguire per Taranto senza attendere la cisterna).

Il giorno 8 la nave ospedale *Toscana*, che era stata messa a disposizione degli Inglesi, eseguì il suo primo viaggio da Taranto, trasportando ad Augusta feriti ed ammalati delle forze armate britanniche.

b) *Settore del Tirreno e del Mediterraneo occidentale.*

In questo settore, oltre al traffico costiero, sono da ricordare:

La scorta delle Tp *Libra*, *Calliope* e *Fortunale* ai P.f. *Anna Capano*, *Genepesca I* e *Barletta* da Taranto ad Algeri e ritorno tra l'8 e il 17 ottobre: *primo convoglio di unità italiane naviganti al servizio degli Alleati.* (Questo convoglio, sebbene partito da Taranto, è qui citato perché ha compiuto i tre quarti della navigazione nel Tirreno e nel Mediterraneo occidentale).

L'arrivo a Napoli il giorno 7 ottobre di sei sommergibili, già citati: tre da Malta (*Platino*, *Vortice* e *Onice*) e tre da Brindisi-Taranto (*Mameli*, *Otaria* e *Pisani*).

L'arrivo ad Algeri (da Taranto) della nave ospedale *Principessa Giovanna*, il 3 ottobre. La nave ripartì da Algeri per Bari il 6 ottobre, dopo aver imbarcato infermi delle Nazioni Unite, giungendovi il 13.

Vi fu inoltre un intenso movimento di motosiluranti e di Mas tra i porti della zona di Napoli e tra quelli della zona Corsica-Sardegna, per trasporto di ufficiali e di commissioni alleate che si recavano a ispezionare varie località e a concordare colle Autorità italiane provvedimenti da adottare e per servizi vari del Comando Marina in Corsica.

31° LA DICHIARAZIONE DI GUERRA ALLA GERMANIA.

Il Governo nazionale comunicò a quello della Germania, il giorno 11 ottobre, tramite le Ambasciate italiana e tedesca a Madrid, che « di fronte ai continui e intensificati atti di guerra compiuti

contro gli Italiani dalle Forze Armate tedesche, l'Italia si considera dalle ore 15.00 del giorno 13 ottobre in istato di guerra con la Germania ».

Il Maresciallo Badoglio ne diede l'annuncio al popolo italiano col seguente messaggio del giorno 13:

« Con la dichiarazione fatta l'8 settembre u.s. il Governo da me presieduto, mentre annunciava l'accettazione da parte del Comandante in Capo delle Armate anglo-americane in Mediterraneo dell'armistizio da noi richiesto, ordinava alle truppe italiane di rimanere con le armi al piede, pronte a respingere qualsiasi tentativo di violenza che da qualsiasi parte venisse fatto.

« Con una simultaneità di azioni, che evidentemente palesò un ordine superiore da tempo impartito, le truppe tedesche imposero ad alcuni nostri reparti il disarmo, mentre nella maggior parte dei casi passarono decisamente all'attacco. Ma non si limita a questo la prepotenza e la ferocia tedesca. Già avevamo nozione di questo loro procedere nei soprusi, furti, violenze di ogni genere commessi a Catania mentre erano nostri alleati.

« Scene ancor più selvagge contro le inermi popolazioni si sono verificate poi in Calabria, nelle Puglie e nel Salernitano. Ma dove la ferocia nemica superò ogni limite di umana immaginazione fu a Napoli.

« L'eroica popolazione di quella città, che subì per settimane ogni tormento, validamente concorse colle truppe anglo-americane a volgere in fuga l'odiato tedesco.

« Italiani!

« Non vi sarà pace in Italia finché un solo tedesco calcherà il nostro suolo. Noi dobbiamo, tutti compatti, marciare avanti coi nostri amici degli Stati Uniti d'America, della Gran Bretagna, della Russia e delle altre Nazioni Unite. Nei Balcani, in Jugoslavia, in Albania, in Grecia, ovunque si trovino truppe italiane che sono state testimoni di uguali atti di aggressione e di crudeltà, esse devono combattere fino all'ultimo contro i Tedeschi.

« Il Governo da me presieduto sarà tra breve completato, chiamandone a far parte rappresentanti di ogni partito politico, così da costituire una vera espressione di governo democratico del Paese, fermo restando il principio già enunciato che, finita la guerra, il popolo italiano sarà libero di scegliere, con le elezioni, il Governo che più gli aggradirà.

« Vi informo che S.M. il Re mi ha dato l'incarico di notificare oggi 13 ottobre la dichiarazione di guerra alla Germania ».

Subito dopo questa dichiarazione di guerra fu emanata contemporaneamente da Washington, da Londra e da Mosca la seguente dichiarazione tripartita.

« I Governi di Gran Bretagna, degli Stati Uniti e dell'Unione Sovietica riconoscono la posizione del regio Governo italiano così come è stata delineata dal Maresciallo Badoglio e accettano la collaborazione attiva della Nazione italiana e delle sue forze armate come cobelligeranti nella guerra contro la Germania. Gli eventi militari fin dall'8 settembre e il brutale trattamento fatto dai Tedeschi alla popolazione italiana fino alla dichiarazione di guerra dell'Italia alla Germania hanno di fatto reso l'Italia stessa cobelligerante coi Governi americano, britannico e sovietico, che desiderano continuare a collaborare col Governo italiano su questa base. I tre Governi prendono atto della promessa fatta dal Governo italiano di rimettersi alla volontà del popolo italiano dopo che i Tedeschi saranno cacciati dall'Italia, ed è inteso che nulla potrà farli prescindere dal diritto assoluto del popolo italiano di decidere senza influenze esterne e per le vie costituzionali sulla forma democratica di governo che esso vorrà eventualmente avere.

« I rapporti di cobelligeranza tra i Governi dell'Italia e delle Nazioni Unite non possono di per se stessi influire sulle clausole recentemente firmate, che conservano la loro piena efficacia e potranno essere modificate soltanto da un accordo tra i Governi alleati alla luce dell'assistenza che il Governo italiano sarà capace di dare alla causa delle Nazioni Unite ».

Conviene ora riprodurre due documenti stesi il 17 novembre 1943, quando la cobelligeranza era già legalmente in atto da 34 giorni, documenti che riguardano la Marina.

Il 17 novembre le Autorità alleate fecero firmare dall'amm. de Courten e dall'amm. McGregor (F.O.L.I., con sede a Taranto) un « emendamento » all'accordo Cunningham - de Courten del 23 settembre. L'emendamento, richiesto dal Comando in Capo alleato del Mediterraneo, conteneva clausole eccezionalmente cautelative imposte dalle Nazioni Unite ed era così concepito:

« L'accordo Cunningham - de Courten è emendato come segue:

1. Al preambolo viene aggiunta la seguente frase: "E' inteso e concordato che le norme del presente accordo relative all'immediato impiego e alle disposizioni concernenti le navi da guerra e mercantili italiane non alterano il diritto delle Nazioni Unite di prendere quelle altre disposizioni, riguardanti tutte o parte delle

navi italiane, che esse possano considerare opportune. Le loro decisioni a questo riguardo saranno di volta in volta notificate al Governo italiano”.

2. L'ultima frase dell'ultimo paragrafo viene emendata come segue: "Saranno armate nei limiti del possibile con equipaggi italiani forniti dal Ministero della Marina italiana e batteranno bandiera italiana”.

3. Il presente accordo è redatto in inglese ed in italiano, il testo inglese essendo quello autentico, ed — in caso di qualsiasi disputa circa la sua interpretazione — prevarrà la decisione della Commissione di Controllo (Allied Control Commission). Firmato a Brindisi il 17 novembre 1943.

Ammiraglio
R. DE COURTEN
Ministro della Marina

per il Comandante in Capo
delle Forze Navali Alleate
nel Mediterraneo
R. Mc GREGOR
Rear Admiral
Flag Officer Liaison, Italy ».

L'amm. de Courten, appena firmato l'emendamento, stese una dichiarazione che presentò al Capo del Governo Maresciallo Badoglio lo stesso giorno 17 novembre 1943:

« In obbedienza a S. E. il Maresciallo Badoglio, Capo del Governo, ho firmato le clausole aggiuntive al preambolo e all'ultimo paragrafo del Cunningham-de Courten Agreement, richieste dai Governi alleati come condizioni di firma degli emendamenti all'Atto dell'armistizio.

« Nel procedere a tale firma, chiedo che sia preso atto della seguente dichiarazione:

« Ritengo mio dovere mettere in chiaro rilievo che la richiesta d'inserzione di queste clausole, avanzata a poco meno di due mesi dall'incontro con Sir Andrew Cunningham, allora Comandante in Capo della Flotta alleata nel Mediterraneo, altera lo spirito dell'accordo concluso tra l'amm. Cunningham e me. Le clausole di tale Agreement erano state proposte, in regime di armistizio, dallo stesso ammiraglio Cunningham, il quale mi aveva invitato ad esaminarle ed a comunicargli le mie osservazioni e considerazioni. Poiché era stato raggiunto il completo accordo sul testo presentato da parte alleata e poiché l'Agreement ha avuto finora la più larga e completa applicazione senza nessun contrasto, né nella lettera né nello spirito, non avevo e non ho nessuna ragione di pensare che esso dovesse essere

modificato e completato con un'ulteriore clausola di carattere cautelativo. Tale clausola appare in antitesi con la collaborazione attiva, data finora dalla Marina italiana, e con la palese dimostrazione della leale disposizione della flotta italiana ad intensificare fino al massimo limite il suo contributo alla condotta della guerra contro il comune nemico nella cobelligeranza in atto.

Brindisi, li 17 novembre 1943.

Amm. R. DE GOURTEN
Ministro della Marina ».

L'emendamento fu — oggi si può affermare — un primo sintomo di quel severo trattamento che ci fu riservato nel trattato di pace impostoci il 10 febbraio 1947 dalle Nazioni Unite, ossia dalla classe politica che le governava, trattato che il nostro Governo chiamò « Diktat » in un comunicato alla Nazione del 22 dicembre 1951, nel quale dava notizia della completa decadenza delle clausole del Diktat riguardanti le limitazioni al libero rinnovamento e sviluppo delle Forze Armate.

PARTE II

LA COBELLIGERANZA

CAPITOLO VI

L'INSIEME DELL'ATTIVITÀ DI COBELLIGERANZA

L'attività di cobelligeranza svolta dalla Marina non registra episodi di particolare risonanza, in quanto che non esisteva più nel Mediterraneo, dopo il 13 ottobre 1943, una potente e organizzata Marina militare avversaria, contro cui combattere a fianco degli Alleati.

Si è trattato di prestazioni belliche continue, che hanno bensì impegnati uomini e mezzi con diuturna intensità, ma che non hanno messo alla prova la loro capacità combattiva, come era avvenuto prima dell'armistizio. Fanno eccezione le missioni speciali affidate al naviglio sottile e sottilissimo (sommersibili, siluranti, motosiluranti e Mas) e quelle affidate ai mezzi d'assalto, nonché l'attività del reggimento « San Marco », ricostituito e inserito nel Corpo Italiano di Liberazione.

Perciò — dopo la sintesi, cui è dedicato questo Capitolo — saranno esaminate e narrate soltanto le vicende di particolare rilievo.

32° DUE IMPORTANTI DISCORSI DEL MINISTRO DE COURTEN.

E' utile premettere all'esposizione degli avvenimenti il testo di due discorsi pronunciati dal Ministro de Courten — il primo davanti a tutti gli ufficiali presenti a Taranto, riuniti nella grande sala del Circolo di Marina, e il secondo agli ammiragli e ai capitani di vascello riuniti nella sede del Comando in Capo del Dipartimento — perché danno l'esatta sensazione dello spirito che animava la Marina dopo la dichiarazione di guerra alla Germania. Il primo discorso è del 14 ottobre 1943, ossia del primo giorno di cobelligeranza ufficialmente riconosciuta, e il secondo è dell'8 novembre 1943.

1° Discorso (14 ottobre 1943)

Avevo già da tempo nel cuore il desiderio di riunirvi, ma il corso degli avvenimenti non mi ha dato prima d'ora la possibilità

di farlo. Oggi, quando l'Italia ha dichiarato la guerra alla Germania, voglio parlarvi per chiarire qualche punto oscuro, per rispondere ad alcuni interrogativi, che le vostre coscienze si sono posti, come conseguenza logica di una così marcata evoluzione di orientamenti e di fatti.

Del resto questo periodo di attesa non sarà stato inutile, perché avrà dato a ciascuno di voi la possibilità di esaminare e meditare per conto proprio i problemi di ogni genere che hanno accompagnato questa crisi, che ha esercitato ed esercita profonda influenza sul nostro Paese e sulla nostra Marina.

Molti di voi avranno già trovato la risposta a questi punti interrogativi, ma è possibile che in alcuni animi più impressionabili sia ancora rimasto qualche dubbio, qualche ondeggiamento.

Per chiarire la giustificazione morale della linea di condotta seguita dall'Italia, vi esporrò brevemente i fatti che hanno determinato l'armistizio cogli Anglo-americani e la dichiarazione di guerra alla Germania.

La situazione creatasi nel nostro Paese sul finire di agosto era tale per cui l'Italia non era assolutamente in condizioni materiali di continuare la guerra che aveva condotto per 39 mesi, concentrando ed esaurendo tutte le sue risorse belliche. Le linee ferroviarie e stradali interrotte e paralizzate; impedito l'afflusso dei materiali da guerra al fronte di combattimento, dei viveri alle truppe e alle popolazioni civili, delle materie prime alle industrie; la paralisi industriale per mancanza di materie prime e per saturazione dei magazzini di prodotti finiti stava creando una grave crisi sociale: si aggiunga che la Germania andava progressivamente riducendo a zero gli invii di carbone, di nafta, di carburante, di grano. Il momento del collasso andava avvicinandosi irreparabilmente.

E' dovere e diritto di un belligerante quello di deporre le armi, quando tutte le possibilità di difendersi siano esaurite e il Paese minacci di precipitare in un'irreparabile rovina.

Un popolo ricorre alla guerra per risolvere colla forza questioni che non gli sia stato possibile risolvere col diritto. Ma quando, compiuti tutti gli sforzi, esaurita ogni risorsa (senza indagare sulle responsabilità di questa conclusione) risulti dimostrato che neppure il ricorso alla forza permette di dare la voluta soluzione ai problemi nazionali, è ovvio che chi ha responsabilità dell'avvenire di una nazione ha il sacrosanto dovere di por termine alle ostilità e di ritornare ai metodi legali.

La richiesta e la conclusione dell'armistizio da parte dell'Italia sono quindi pienamente giustificate, rispondono alla più esigente morale e non possono essere contestate da nessuno, anche se è stato alleato.

A proposito dell'armistizio tengo a precisare che esso è stato negoziato, e che — nonostante le apparenze formali — esso non ha corrisposto ad una resa incondizionata, la quale non avrebbe consentito gli ulteriori sviluppi dei quali specialmente voi, ufficiali di marina, siete stati testimoni.

Le trattative sono state svolte nella più grande segretezza. Ve lo dimostrano i dati di fatto che vi citerò.

Alle 07.00 del mattino del giorno 8 settembre, essendo giunte le prime informazioni sulle operazioni anglo- americane di sbarco in corso nel Golfo di Salerno, avevo dato ordine alla Squadra di tenersi pronta a muovere per le ore 14.00 per controbattere le forze navali anglo- americane di copertura; sicché era previsto che la mattina del 9 si sarebbe manifestato l'urto tra le contrapposte forze navali, per il quale era stato chiesto alle Aeronautiche italiana e tedesca il predisposto concorso di aerei da caccia.

Alle 18.30 dell'8 settembre il gen. Eisenhower comunicò alla radio l'avvenuta conclusione dell'armistizio, che apparve una sorpresa per tutti.

Alle ore 20.30 dell'8 settembre ebbi la possibilità di conoscere per la prima volta le clausole dell'armistizio.

In effetti la comunicazione dell'armistizio venne fatta dagli Anglo- americani con quattro o cinque giorni di anticipo rispetto alla data prevista da coloro che l'armistizio avevano chiesto. Si è molto discusso se questa anticipata pubblicazione dell'armistizio, voluta dagli Anglo- americani contro il parere italiano, sia stata opportuna e se una più scrupolosa osservanza degli accordi circa la data non avrebbe dato maggiori vantaggi di carattere generale e particolare. Oggi, alla stregua dei fatti, mi sembra potersi affermare che l'acceleramento dei tempi da parte degli Anglo- americani abbia portato più vantaggi che inconvenienti, perché molteplici sintomi attestano che i Tedeschi, evidentemente al corrente degli accordi segreti, avrebbero in quegli stessi giorni rovesciato e catturato il Governo italiano, impedendogli di esercitare le proprie funzioni nel quadro dell'applicazione dell'armistizio.

Di fronte all'evento, manifestatosi con tutti i caratteri della sorpresa, due erano le vie che si prospettavano nei riguardi della Marina italiana; attenersi lealmente alle clausole dell'armistizio, le quali

prevedevano il trasferimento della flotta in porti controllati dagli Anglo-americani, oppure autoaffondare le navi in porto o in mare.

Tutto era stato prestabilito per un eventuale autoaffondamento e mi sarebbe stato oltremodo facile dare l'ordine esecutivo.

Nel brevissimo intervallo di tempo di cui disposi per prendere una decisione, vagliai le due soluzioni e venni alla risoluzione di tener fede alle clausole dell'armistizio.

Fu determinante la considerazione che l'armistizio, notificato pubblicamente, era ormai entrato in vigore: sicché l'inosservanza delle sue disposizioni avrebbe costituito la volontaria violazione di un accordo, da noi richiesto e solennemente accettato; gli Anglo-americani ci avrebbero accusato di slealtà, perdendo qualsiasi fiducia in noi, ed avrebbero avuto la facoltà di denunciare immediatamente l'armistizio.

L'autoaffondamento della flotta non avrebbe quindi fatto altro che peggiorare ulteriormente le sorti del nostro Paese, togliendogli l'unico solido elemento di potenza di cui disponeva ed esponendolo a gravissimi pericoli da parte sia dei Tedeschi sia degli Anglo-americani.

Mi fu di conforto, nel rafforzare la mia risoluzione, il colloquio avuto nella notte sul 9 col Grande Ammiraglio Revel il quale, al termine di esso, mi disse: « Ammiraglio, questa è la via da seguire », e mi fu pure di conforto il colloquio telefonico avuto col l'amm. Bergamini, il quale da La Spezia mi assicurò che la flotta intera era pronta ad eseguire disciplinatamente qualunque ordine venisse impartito.

Tale assicurazione mi veniva da un uomo come l'amm. Bergamini, che stimavo altamente per il suo senso di abnegazione, per il suo spirito combattivo e per la sua capacità di assumere ogni più grande responsabilità. Un uomo come Lui non poteva meglio chiudere la Sua nobile esistenza se non scomparendo con la propria nave ammiraglia, colata a picco nel pomeriggio del 9 settembre in seguito ad attacco aereo germanico.

Tutti voi sapete come si siano svolti in seguito gli avvenimenti nei riguardi della Marina. Quelli fra voi che vengono da Malta o da Alessandria sanno con quale disciplina e compattezza tutte le navi abbiano eseguito tutti gli ordini ricevuti: ne hanno avuto la più ambita ricompensa nell'alta parola di elogio e di gratitudine di S.M. il Re.

Vi posso assicurare che il magnifico comportamento della Marina italiana in guerra ed il suo disciplinato e dignitoso atteggiamento dopo l'armistizio sono stati apprezzati anche da quelli che sono stati per 39 mesi i nostri nemici.

L'amm. Cunningham, col quale mi intrattenni a colloquio a Taranto, oltre ad esprimermi la sua ammirazione per la perfetta disciplina con cui le navi italiane erano entrate nei porti controllati dagli Anglo - Americani, mi ha manifestato l'apprezzamento per il modo di combattere dei nostri incrociatori, che gli Inglesi stessi avevano potuto constatare, e mi ha chiesto la collaborazione delle nostre unità di scorta, di cui conosceva per esperienza la maniera in cui eseguivano il loro servizio di scorta ai nostri convogli.

Quanto alla dichiarazione di guerra alla Germania, essa è altrettanto giustificata e morale, quanto lo è stata la richiesta dell'armistizio. Di fronte ad un atto, impostoci dalle ferree necessità degli sviluppi della guerra e dalle preoccupazioni per l'avvenire del nostro popolo, i Tedeschi hanno sferrato contro di noi un'azione violenta e malvagia, la quale non trova nessuna giustificazione nelle reali esigenze militari. Le città e le case vengono distrutte, le popolazioni taglieggiate e spogliate, la vita civile sottoposta a brutali angherie. Le notizie che giungono dalle parti d'Italia rimaste sotto il controllo dei Germanici sono concordi nel mettere in rilievo il carattere feroce e persecutorio dell'azione tedesca e la violenza dello spirito antigermanico suscitato nell'animo degli Italiani. In queste condizioni era evidente la necessità di dare alle ostilità manifeste dei Germanici l'unica risposta possibile: la dichiarazione di guerra, che sanziona in forma ufficiale uno stato di fatto già esistente.

Spero che queste mie parole abbiano chiarito ogni dubbio, ed eliminato ogni caso di coscienza che potesse avervi turbato.

Se però in mezzo a voi ci fosse qualcuno che non fosse ancora convinto della perfetta moralità dei nostri atteggiamenti, non posso rinnovare a costui che il suggerimento già dato per il tramite dei Comandi dipendenti. Non farò nulla per trattenere costoro fra noi. Consiglio loro di fornirsi di un buon paio di scarpe ferrate, di prendere una valigetta e di avviarsi verso quella zona che, più che fronte di combattimento, è linea ideale che separa l'Italia di S. M. il Re da quella repubblicana.

L'altra crisi spirituale, che certamente colpisce molti di voi, è rappresentata dalla lontananza delle vostre famiglie e dall'incertezza della loro sorte.

In questo campo ci troviamo tutti nelle stesse condizioni; anche io ho lasciato di là moglie e figli, ma — all'ordine del Capo del Governo di lasciare tutto e di raggiungere il mio posto di dovere — non ho esitato un istante. Che cosa posso dirvi? Bisogna aver fede e pazienza, e confidare che la Provvidenza protegga sempre i nostri cari, rimasti lontani da noi.

Ed ora parliamo dell'avvenire.

Quelli che hanno lavorato con me sanno perfettamente come la pensi.

Nessuna recriminazione, nessuna critica può oggi essere tollerata.

Esiste in noi Latini il malvezzo di criticare: tutto questo deve cessare.

Se venissi a conoscenza che, nel quadrato di una nave o in un Circolo, o in una riunione qualsiasi, si parla criticando avvenimenti e uomini, specie di quelli che in questo momento reggono le sorti del Governo, non esiterei a prendere i più gravi provvedimenti.

Mai come in questo momento è necessario che ognuno pensi solamente all'adempimento del proprio dovere, lavorando strenuamente nell'ambito delle proprie funzioni; le ore della giornata non saranno mai troppe perché ciascuno di voi, dedicandosi con passione e con abnegazione ai propri compiti, dia un effettivo contributo all'efficienza delle nostre navi, della nostra Marina. E, se nella giornata avrete qualche minuto di libertà, ognuno di voi ufficiali si avvicini alla gente, parli alla gente, stia in contatto colla gente. Gli equipaggi hanno ora più che mai bisogno di sentirsi vicini i propri ufficiali: essi non hanno quelle risorse spirituali, che possono venire dalla cultura, e devono essere aiutati, sostenuti. E' uno dei vostri più alti doveri.

Il destino ha voluto porre sulle mie spalle un peso, che non avevo cercato ed a cui non avevo mai pensato: come è mio costume, cerco di portarlo con animo sereno e con tutta la fede. Ma voi dovete darmi il vostro consenso, del quale sono certo; anzi certissimo. E perché questo consenso non subisca l'influenza delle condizioni di ambiente e delle mutevoli circostanze, è necessario che esso trovi la sua radice nella convinzione sincera e profonda.

Ogni atteggiamento falso od equivoco sarebbe una pugnata nella schiena di chi lavora per la valorizzazione della nostra Marina, delle nostre Forze Armate e per la ricostruzione del nostro Paese, il quale attraversa la sua più grave crisi storica.

Siamo qui un pugno di uomini, lontani dalle nostre case, dai nostri cari; ma siamo uniti da uno stesso grande ideale, per il quale lottiamo con energia, con tenacia, con passione. Dobbiamo vincere e vinceremo.

Forse ora non potete comprendere tutto; ma un giorno, quando avrete i capelli bianchi, parlando ai vostri figli ed ai vostri nipoti, potrete dire con orgoglio che nel 1943, colla vostra azione, avete salvato l'Italia.

2° Discorso (8 novembre 1943)

Circa tre settimane fa, il 14 ottobre, ho ritenuto opportuno riunire tutti gli ufficiali, che erano presenti a Taranto, ed esporre loro alcune considerazioni che erano intese a chiarire, agli occhi di tutti, quale fosse la situazione che si era venuta manifestando dal giorno dell'armistizio, e portare così un contributo all'eliminazione di qualsiasi crisi che avesse potuto offuscare le coscienze di questi ufficiali.

Nel concludere le mie parole, ho detto loro che avrebbero dovuto con ogni mezzo evitare critiche, evitare di lasciarsi prendere da stati d'animo di depressione; e che il loro preciso dovere era unicamente e solamente quello di dedicare tutte le energie al lavoro, in modo che la Marina, la quale ha già tante benemerienze al suo attivo, potesse essere sempre un blocco granitico di forze, destinate ad assicurare il bene della Patria.

Nel dire queste parole, avevo perfettamente chiarito davanti alla mia mente lo sviluppo degli avvenimenti che si sarebbero prodotti in prosieguo di tempo: non era possibile indicare chiaramente ed in forma definitiva quali complicazioni, quali nuove crisi avrebbero potuto sorgere e sarebbero state suscettibili di turbare l'animo vostro e dei vostri inferiori; ma sapevo che un travaglio, come quello che stiamo attraversando, non poteva né può arrivare a conclusione se non attraverso perturbamenti od oscillazioni, che per il momento non sono ancora gravi, ma che potrebbero diventare tali in avvenire.

Le mie parole avevano uno scopo preciso: indicare a tutti, nell'unica forma che mi era concessa, che qualunque cosa potesse accadere nei tempi che seguivano, il dovere era uno solo: lavorare e pensare a mantenere intatta la Marina.

Con vivo rammarico ho dovuto constatare che in questi ultimi tempi si sono di nuovo venuti a creare, nella massa degli ufficiali, stati d'animo perturbati, i quali mi hanno lasciato un po' perplesso, perché hanno fatto sorgere in me il dubbio che le mie parole non fossero state abbastanza chiare. E' per questo che vi ho pregato di venire qui: ed ho invitato voi, Ammiragli, Capitani di Vascello e parigrado, perché vi sono cose che non posso dire a tutti, ma che desidero siano portate a vostra conoscenza affinché ne deduciate norma precisa per la condotta degli uomini che sono affidati a voi. Le cause di questo perturbamento, che ha toccato forse anche voi, ma certamente molti dei vostri inferiori, sono ben note. Esse traggono origine da una serie di notizie, nessuna delle quali ha carattere ufficiale e che provengono da una propaganda la quale non ha nulla a che vedere colla propaganda del Governo nazionale.

Comprendo perfettamente che voi, pensosi come qualsiasi cittadino dell'avvenire della Patria, rimaniate scossi, perturbati quando sentite alla radio o leggete sui giornali notizie, voci che possono ferire i vostri sentimenti, in quello che essi hanno di più alto, di più nobile, di più generoso: il sentimento di attaccamento alla Monarchia.

Debbo, però, richiamare la vostra attenzione su due fatti di carattere generale sui quali è bene illuminiate anche i vostri inferiori.

Il primo è questo: uno dei primi atti del Governo del Maresciallo Badoglio, atto che non ha potuto essere trasformato in legge perché l'evoluzione rapida degli avvenimenti ha impedito quella serie di formalità che sono necessarie per tradurre una volontà in atto formale, ha stabilito che gli ufficiali delle Forze Armate non debbano appartenere ad alcun partito politico.

Quest'affermazione esisteva in passato nel regolamento di disciplina ed era necessario che fosse richiamata in vigore.

Quest'affermazione significa che nessuno di voi, nessuno dei vostri inferiori deve, specialmente in momenti delicati come l'attuale, immischiarsi in discussioni di carattere politico, non deve lasciarsi attrarre dal desiderio di commentare, valutare, criticare le numerose manifestazioni che rientrano nel campo dei contrasti politici e che esulano dall'ambito di quelli che sono i vostri doveri sacrosanti: doveri che si riassumono nell'obbedienza fedele al giuramento prestato. E non sembri che questo che vi chiedo possa essere in contrasto col fatto che tali manifestazioni si rivolgono anche contro l'essenza stessa del giuramento: no, il vostro dovere è quello di obbedire a S. M. il Re, e voi non dovete pensare a sostituirvi in nes-

suñ modo a Sua Maestà, giudicando eventi, atti, persone che Egli, nella Sua alta saggezza, è perfettamente in grado di conoscere e di valutare.

L'altro fatto di carattere generale è questo. Siamo in regime di libertà: libertà di stampa, libertà di pensiero, libertà di parola, libertà di tutto. E' chiaro che in queste condizioni noi, che per 21 anni abbiamo perso l'abitudine a queste forme di libertà, quando sentiamo una voce radiofonica, o leggiamo un manifesto o un giornale, o udiamo discorsi che siano in contrasto coi nostri sentimenti, proviamo un'impressione di sgradimento.

In questo campo, specialmente nella fase travagliata che stiamo attraversando e che attraverseremo, ne sentiremo e vedremo di ogni genere. In questo periodo si sfreneranno all'interno ambizioni e passioni, suscettibili di creare discordie fra noi: non siamo che agli inizi... Dobbiamo essere corazzatissimi contro simili manifestazioni; dobbiamo anche ammettere che, in questa fase, ognuno si arrogherà il diritto di dire ciò che vorrà nei nostri riguardi, ferendoci nei nostri affetti, nel nostro orgoglio, nelle nostre idealità.

Occorre, quindi, che tutti siano ben convinti della necessità di non prestar fede alle voci ed abbiano la forza d'animo di lasciarle scorrere su di loro come materia bassa, senza esserne toccati.

Nel caso particolare che ha motivato e giustificato il vostro perturbamento, dico giustificato perché io pure, che sono al corrente di molte cose, in qualche momento sono rimasto perplesso, posso assicurarvi che notizie, campagne giornalistiche, diffusioni di radio-propaganda non hanno assolutamente alcun fondamento. Si tratta di manifestazioni di piccoli uomini che rappresentano piccole cose e che non possono esercitare alcuna influenza sul corso reale degli avvenimenti.

Quando ieri ho accennato al Maresciallo Badoglio all'impressione che queste voci avevano suscitato nei nostri ufficiali di marina, egli mi ha detto: « Ma un governo non può, in regime di libertà, smentire ufficialmente tutte le sciocchezze che possono essere dette o scritte su di noi ».

La migliore dimostrazione dell'infondatezza di queste voci sta nel fatto concreto, positivo, che S. M. il Re continua a svolgere le proprie altissime funzioni tranquillamente, serenamente, con una tranquillità ed una serenità che vorrei poteste constatare per trarne fiducia e fede.

Posso anche dirvi che gli Anglo-americi col loro atteggiamento hanno dimostrato e dimostrano di avere la più profonda fi-

ducia nell'alta saggezza di Sua Maestà ed hanno più volte affermato, per le vie più diverse, che appoggeranno qualsiasi Governo, a cui Sua Maestà riterrà opportuno affidare le sorti del Paese.

Tutto questo ho voluto dirvi, perché voi dovete essere i propagandisti della verità a detrimento della controverità.

Il vostro compito di conduttori di uomini si fa sempre più delicato via via che la situazione evoluisce. Siamo all'inizio di questa crisi: colla progressiva avanzata delle truppe anglo-americane, alle quali da domani si aggiungerà un nucleo di truppe italiane (1), la riconquista della nostra terra ci porterà in zone nelle quali le passioni politiche sono più vivaci, ed in cui il più lungo tormento, le maggiori sofferenze hanno creato inevitabilmente stati d'animo più incerti. Bisogna quindi che voi, qualunque situazione possa presentarsi in avvenire, sappiate sempre mantenere i vostri ufficiali su quella che dev'essere la loro linea, e cioè: fedeltà alle istituzioni, ma anche astrazione da qualsiasi forma di polemica politica, da qualsiasi critica in questo groviglio di passioni e di sentimenti contrastanti.

Voi mi conoscete abbastanza per sapere che non dico che quello che penso: potete quindi essere sicuri che le mie parole rispecchiano esattamente la verità. Siate certi che se nell'evoluzione storica che sta davanti a noi, in un determinato momento, si manifestasse qualche situazione per la quale ritenessi che i compiti affidatici fossero inconciliabili col giuramento dato, sarei il primo a dirvi: guardate che la situazione sta in questi termini, io mi regolo in questo modo, voi regolatevi secondo la vostra coscienza.

Potete avere la più sicura fede che per parte mia non mancherò mai al mio dovere di suonare il campanello d'allarme, se ciò fosse necessario. Mi dovete però aiutare, non dovete mettermi più nella necessità di ripetervi questo che vi ho detto: tenete presente che le parole che vi dico sono ben pensate e ponderate nel mio animo... cercate di meditarle e di trarne le necessarie deduzioni per norma vostra e per norma di tutti gli ufficiali da voi dipendenti.

33° SITUAZIONI INIZIALE E FINALE DELLA MARINA MILITARE.

Limitandoci alle unità aventi caratteristiche di capacità offensiva nel caso d'incontro col nemico, le situazioni iniziale e finale del

(1) Il 27 settembre 1943 si era costituito in Puglia il 1° raggruppamento motorizzato italiano, che entrò in linea nel novembre e che il 10 aprile 1944 prese il nome di « Corpo Italiano di Liberazione » (C.I.L.).

naviglio in servizio appaiono dal seguente prospetto (dal quale sono escluse le unità appartenenti a Marine ex avversarie, che sono state restituite al più presto):

Tipi di unità	Situazione all'8-9-43		Unità perdute dopo l'8-9-43		Situazione alla fine della guerra	
	N.	Tonn.	N.	Tonn.	N.	Tonn.
Corazzate	7	199.488	2	58.622	5	140.866
Incrociatori	13	80.065	4	26.432	9	53.633
Ct	22	33.732	11	15.997	11	17.735
Torpediniere	31	20.975	16	11.356	15	9.619
Torp. da scorta	14	12.110	7	6.055	7	6.055
Corvette	26	14.690	7	3.955	19	10.735
Sommergibili	57	38.387	21	14.960	36	23.427
Motosiluranti	30	1.800	15	900	15	900
Mas	61	1.250	34	650	27	600
	261	402.497	117	138.927	144	263.570

Ecco le cause che hanno determinato le perdite di naviglio dall'8 settembre 1943 al 25 aprile 1945:

- Corazzate: 1 (*Roma*) affondata per azione aerea tedesca il 9 settembre 1943,
1 (*Cavour*) catturata in cantiere, essendo in periodo di grandi riparazioni, il 10 settembre 1943.
- Incrociatori: 1 (*Taranto*) autoaffondato in porto il 9 settembre 1943,
3 (*Bolzano*, *Gorizia*, *Bari*) sabotati e abbandonati, essendo in grandi riparazioni, il 9 settembre 1943.
- Ct: 3 autoaffondati in porto il 9 settembre 1943,
3 affondati in combattimento tra il 9 e l'11 settembre 1943,
1 affondato all'ancoraggio per azione aerea il 1° ottobre 1943,
4 catturati, dopo esser stati sabotati in porto o in cantiere per riparazioni, il 9 settembre 1943.
- Torpediniere: 3 autoaffondate in porto il 9 settembre 1943,
10 catturate, dopo essere state sabotate in porto o in cantiere per riparazioni, tra il 9 e il 12 settembre 1943.

- 2 affondate per azione aerea tedesca il 24 e 25 del settembre 1943,
 1 affondata per azione aerea tedesca il 27 settembre 1943.
- TP da scorta: 2 autoaffondate in porto il 9 settembre 1943,
 2 autoaffondate al largo della costa l'11 settembre 1943,
 1 catturata in porto, dopo sabotata il 10 settembre 1943,
 2 catturate in porto, essendo avariate, il 16 settembre 1943.
- Corvette: 1 affondata in combattimento il 9 settembre 1943,
 2 autoaffondate in arsenale il 9 settembre 1943,
 3 catturate in cantiere per riparazioni, il 9 settembre 1943,
 1 catturata in porto, dopo essere stata sabotata, l'11 settembre 1943.
- Sommergibili: 7 autoaffondati in porto o in cantiere il 9 settembre 1943,
 7 catturati in porto o in cantiere, dopo essere stati sabotati, tra il 9 e l'11 settembre 1943,
 1 catturato in porto il 12 settembre 1943,
 2 autoaffondati al largo della costa il 12 settembre 1943,
 1 affondato in alto mare, per errore giustificato, da aereo alleato il 12 settembre 1943,
 1 catturato in porto il 14 settembre 1943,
 1 fatto saltare sugli scogli, dove s'era incagliato durante una missione speciale, nella notte sul 29 dicembre 1943,
 1 affondato in Atlantico per investimento col Ct americano che lo scortava verso le Bermude il 15 novembre 1943.
- Motosiluranti: 2 autoaffondate in porto il 9 settembre 1943,
 7 catturate in porto fra il 10 e il 12 settembre 1943,
 2 affondate in navigazione in Egeo da attacco aereo tedesco il 18 novembre 1943,
 1 affondata da una mina, di ritorno da una missione speciale, il 25 settembre 1943,
 1 perduta per incaglio durante una missione di agguato il 9 ottobre 1943 (costa di Lero),

- 1 affondata in porto a Lero da attacco aereo tedesco il 26 ottobre 1943,
 1 affondata nel corso di una missione speciale il 3 novembre 1943.
- Mas: 4 autoaffondati in porto il 9 settembre 1943,
 17 catturati in porto dal 9 al 12 settembre 1943,
 1 catturato in porto il 16 settembre 1943,
 1 consegnato ai Tedeschi in Egeo dall'equipaggio nel corso di una missione il 18 settembre 1943 (Mas 522),
 1 affondato in porto per attacco aereo tedesco il 26 settembre 1943,
 2 autoaffondati in combattimento presso Lero il 12 e 13 novembre 1943,
 1 saltato su una mina nel corso di una missione speciale il 21 febbraio 1944,
 1 perduto corpi e beni durante una missione speciale il 22 marzo 1944,
 1 consegnato ai Tedeschi dall'equipaggio ammutinato nel corso di una missione il 10 aprile 1944 (Mas 505),
 2 perduti in porto per incendio il 12 agosto 1944,
 1 radiato per inefficienza nel dicembre 1943,
 2 radiati per inefficienza nel dicembre 1944.

Delle unità che i Tedeschi riuscirono a catturare cambiandone il nome, senza che talvolta avessero avuto il tempo di sabotarsi, una parte essi utilizzarono con bandiera e personale tedesco e una parte cedettero alla repubblica sociale fascista. Tali unità, alla fine del conflitto, furono trovate abbandonate in porti o in basi del Nord, eccetto le seguenti che affondarono in combattimento contro unità alleate; oppure — stando in porto — per attacco aereo degli Alleati:

- Ct: 3 per attacco aereo (*Turbine* a Salamina il 15 settembre 1944; *Crispi* a Pireo il 12 ottobre 1944; *Pigafetta* a Trieste il 17 febbraio 1945).
- Torpediniere: 3 per attacco aereo (*Castelfidardo* a Iraklion il 2 giugno 1944; *Dezza* nel Quarnaro il 20 agosto 1944; *San Martino* a Pireo il 12 ottobre 1944,
 1 per siluro di sommergibile greco (*Calatafimi* al largo di Samos il 9 agosto 1944),

- 2 in combattimento contro due Ct inglesi (*Solferrino* al largo di Volo il 19 ottobre 1944; *Audace* presso Pago il 1° novembre 1944).
- Tp da scorta: 1 per attacco aereo (*Insidioso* a Fiume nel marzo 1944, o presso Porer in Istria nell'agosto 1944),
 1 per urto contro una mina (*Impavido* al largo di Caprera il 25 aprile 1944),
 1 in combattimento contro due Ct inglesi (*Ardito* nel golfo di Genova il 15 giugno 1944).
- Corvette: 1 in combattimento contro unità alleate (*Camoscio* al largo di Tolone nell'agosto 1944).
- Sommergibili: 3 per attacco aereo (*Nautilo* a Pola il 9 gennaio 1944; *Bagnolini* nelle acque del Capo di Buona Speranza l'11 marzo 1944; *Beilul* a Monfalcone nel maggio 1944),
 1 per siluro di sommergibile inglese (*Giuliani* nel Canale di Malacca il 14 febbraio 1944).
- Motosiluranti: (non risulta che siano state impiegate dai nazifascisti).
- Mas: 1 per attacco aereo (Mas 522 in primavera o estate 1944),
 1 da un Ct inglese (Mas 504 davanti ad Anzio il 25 aprile 1944),
 1 da quattro Ms americane (Mas 562 a Portoferraio il 29 giugno 1944: incendiato, abbandonato e catturato dagli Americani, che lo riconsegnarono il 12 luglio 1944 alla Marina legittima),
 1 da unità francesi (Mas 531 al largo della Provenza l'11 dicembre 1944).

Secondo una comunicazione fatta dal Ministro de Courten al Consiglio dei Ministri il 16 marzo 1944, erano allora in servizio:

- | | |
|--|--|
| 5 corazzate su due divisioni | |
| 8 incrociatori su due divisioni | |
| 8 cacciatorpediniere | } in varie squadriglie riunite sotto
un Comando unico |
| 21 torpediniere | |
| 19 corvette | |
| 37 sommergibili, in vari gruppi sotto un Comando unico | |
| 14 motosiluranti | |
| 15 Mas. | |

34° UTILIZZAZIONE DELLE UNITÀ NAVALI.

La comunicazione del Ministro, ora citata, proseguiva con l'indicazione delle attività di cobelligeranza svolte dalla Marina.

Riportiamo le parole del Ministro.

« Tra le forze della Marina operanti nella guerra contro la Germania, oltre alla maggior parte delle suddette forze navali, vanno ricordate tutte le opere di difesa terrestre e marittima del fronte a mare del territorio libero, il reggimento « San Marco » e l'organizzazione dei mezzi d'assalto...

« Per l'impiego delle navi, per l'utilizzazione delle opere e dei mezzi siamo stati facilitati dal non indifferente numero di ufficiali, di sottufficiali e di uomini del C.R.E.M. che si trovavano di già nel territorio controllato, o che lo hanno raggiunto colle forze navali o con loro rischio e di loro iniziativa. Questi ultimi, che hanno superato le linee nemiche, assommano a 700 ufficiali tra effettivi e richiamati e ad oltre 2000 uomini del C.R.E.M.

« Attualmente sono presenti alle bandiere circa 1450 ufficiali in s.p.e., corrispondenti al 36,4% di tutti gli ufficiali in s.p.e. che erano in servizio in Marina all'atto dell'armistizio, nonché circa 3350 richiamati, corrispondenti al 32,5% di tutti gli ufficiali richiamati in servizio in Marina all'atto dell'armistizio. La forza attuale degli uomini del C.R.E.M. alle armi è di circa 76.000 militari, dei quali 31.500 imbarcati, 18.400 a terra in destinazioni di carattere bellico (batterie, reti di avvistamento, sbarramenti, ostruzioni) e il rimanente ai servizi.

« Tale forza appare sufficiente ai bisogni attuali della Marina, il che ha consentito il congedamento di personale in particolari condizioni di età, di famiglia e di necessità di lavoro: i congedati hanno raggiunto l'entità di 520 ufficiali, 9300 uomini del C.R.E.M. e 2000 uomini del C.R.A.M. (1). Tali congedamenti hanno, in massima parte, interessato individui della Marina aventi residenza nel territorio controllato, ma sono stati anche estesi a coloro che, pur avendo residenza nell'Italia occupata, hanno potuto dimostrare di avere la possibilità di occupazione e di lavoro nell'Italia libera...

(1) Era la sigla del Corpo Reale Artiglieria Marittima, di nuova istituzione in luogo della soppressa Milizia Marittima che era di origine fascista. A guerra finita, nel nuovo riassetto della Marina, il C.R.A.M. è stato soppresso.

« La dislocazione delle nostre forze navali è attualmente la seguente:

— Corazzate *Italia* e *Vittorio Veneto* sono nel Gran Lago Amaro con equipaggi ridotti;

— Corazzate *Duilio*, *Doria* e *Cesare* sono a Malta con equipaggi ridotti;

— Incrociatori *Abruzzi*, *Garibaldi* e *Aosta* operano a Freetown per la caccia ai corsari tedeschi nell'Atlantico meridionale;

— Incrociatore *Eugenio di Savoia* ha sostato per più mesi a Suez per addestramento di bombardieri e di aerosiluranti americani;

— Incrociatori *Montecuccoli*, *Pompeo Magno*, *Scipione Africano* e *Cadorna* hanno effettuato trasporti di truppe nazionali e di truppe alleate tra l'Africa Settentrionale e l'Italia e fra la Sardegna e l'Italia.

« I cacciatorpediniere, le torpediniere e le corvette hanno dislocazione principale a Taranto con stazioni ad Augusta, Brindisi, Napoli, Palermo, Cagliari, La Maddalena, per la scorta in Mediterraneo dei convogli anglo-americani e nazionali.

« I sommergibili hanno dislocazione principale a Taranto ed in altri porti minori dell'Italia controllata, con stazioni a Caifa (3 unità), Malta (2 unità) e Bermude (5 unità) con normale impiego operativo e addestrativo e con missioni di carattere speciale. E' previsto l'imminente invio a Freetown di sommergibili e di altri 3 a Colombo, che saranno appoggiati alla nave *Eritrea*, la quale all'atto dell'armistizio ha raggiunto Ceylon proveniente da Singapore rompendo il blocco avversario per la seconda volta nel corso della guerra.

« Le motosiluranti e i Mas hanno stazioni operative principali nelle isole Partenopee, a La Maddalena e in Adriatico col compito di agire in concorso delle truppe operanti alle ali dei fronti italiani e per missioni speciali.

« Nel periodo che va dall'8 settembre 1943 al 29 febbraio 1944 le forze navali italiane hanno compiuto un'intensa attività in mare, caratterizzata da queste eloquenti cifre:

— trasferimenti in numero di 427 per complessive miglia 181.582;

— missioni di guerra in numero di 231 per miglia 102.011;

— oltre a queste missioni incrociatori, cacciatorpediniere, torpediniere e corvette e navi varie hanno compiuto 80 missioni di trasporto di truppe e di materiali italiani, percorrendo 28.597 miglia e trasportando complessivamente 98.041 militari italiani, ed hanno scortato 56 piroscafi italiani per complessive miglia 19.005;

— ma il maggior lavoro di scorta è stato quello svolto per i convogli anglo-americani, nel corso del quale cacciatorpediniere, torpediniere e corvette hanno scortato 176 convogli delle Nazioni Unite, per un totale di 2544 piroscafi, corrispondenti a tonnellate di stazza lorda 21.318.300, percorrendo i convogli miglia 53.616 e le unità di scorta oltre 156.000 miglia;

— incrociatori, cacciatorpediniere e corvette hanno effettuato infine 29 missioni per trasporto veloce di truppe e di materiali anglo-americani, percorrendo 21.000 miglia e trasportando 9132 militari delle Nazioni Unite.

« I movimenti complessivi delle unità della Marina italiana dall'8 settembre 1943 al 29 febbraio 1944 sono 1315 per complessive miglia percorse 508.490 ».

Fatto così il punto dell'attività della Marina a tutto febbraio 1944 attraverso la parola del Ministro, vediamo la nel suo complesso per tutti i 20 mesi della lotta per la liberazione.

Attività del naviglio.

Missioni belliche. Con questa denominazione intendiamo designare le missioni che ebbero lo scopo di prevenire o contrastare iniziative nemiche in Mediterraneo e in Atlantico.

Nel Mediterraneo si trattò d'intervenire in occasione di occupazioni di isole egee e joniche, di eseguire bombardamenti costieri, di recuperare uomini affluiti sulle coste adriatiche della Balcania, ecc. Queste missioni furono in totale 197 per un percorso totale di 38.935 miglia. Vi hanno partecipato 32 unità di vario tipo (cacciatorpediniere, torpediniere, corvette, motosiluranti, Mas, navi ausiliarie).

In Atlantico hanno operato, a richiesta degli Alleati, con base a Freetown, gli incrociatori dell'8ª Divisione. Scopo di questa utilizzazione dei tre nostri incrociatori di maggiore autonomia (*Duca degli Abruzzi*, *Garibaldi* e *Duca d'Aosta*) era quello di alternarsi in lunghe crociere di ricerca e di caccia di eventuali corsari tedeschi con unità similari britanniche e francesi. L'8ª Divisione fu dislocata a Freetown dalla metà di novembre 1943 alla fine di marzo 1944, eseguendo 12 crociere, finché fu stimato dalle Autorità alleate che ci fosse la probabilità della presenza in Atlantico di navi corsare. Le miglia percorse dagli incrociatori durante le crociere furono in totale 39.534.

Missioni speciali. A queste missioni è dedicato il capitolo successivo. Qui è sufficiente dire che esse furono 335, con la partecipazione di 394 unità per un totale di 95.700 miglia.

Scorte di convogli. Presero parte a questo tipo di missioni Ct, torpediniere, corvette, navi ausiliarie. Furono scortati 1525 convogli, dei quali 1295 alleati e 230 nazionali, con un impiego complessivo di 2997 unità-scorta e con 812.000 miglia percorse.

I piroscafi scortati furono 10.496, dei quali 10.232 alleati e 264 nazionali, per un totale di 86,8 milioni di tonnellate di stazza lorda.

Le missioni di scorta erano eseguite principalmente sulle rotte che dai porti del Nordafrica e di Malta conducevano ai porti italiani della penisola e delle isole maggiori, e viceversa.

Alle unità italiane era stata affidata la scorta della quasi totalità dei convogli alleati trasportanti rifornimenti e materiali sulle rotte dall'Africa Settentrionale e da Malta ai porti italiani continentali e insulari.

E' da rilevare che il totale dei percorsi dei convogli fu circa la metà di quelli delle unità scortanti, perché queste ultime evoluivano intorno le navi da proteggere nell'intento di meglio salvaguardarle da sorprese di sommergibili.

Attività antisommersibile. Alla vigilanza e alla caccia antisom furono normalmente destinate motosiluranti. Mas, Vas e unità ausiliarie di piccolo tonnellaggio, le quali hanno compiuto complessivamente 2931 missioni per un totale di 253.830 miglia.

Le zone in cui svolgevano queste missioni erano essenzialmente quelle antistanti i porti e le basi, dove si addensavano — per motivi di convergenza — le rotte battute dal traffico.

Trasporti di personale e di materiale al seguito. Per rendere più rapidi e più sicuri i trasporti di uomini e di materiali in loro dotazione furono utilizzati:

- Incrociatori (423 viaggi) (1),
- Ct (259 viaggi),
- Torpediniere (64 viaggi),
- Corvette (32 viaggi),
- Sommergibili (5 viaggi),
- Motozattere (685 viaggi).

(1) *Scipione Africano* 102; *Montecuccoli* 80; *Abruzzi* 77; *Pompeo Magno* 71; *Aosta* 58; *Garibaldi* 26; *Cadorna* 9.

In questi 1468 viaggi furono trasferiti attraverso il Mediterraneo e dalla Sardegna in continente 317.428 uomini e 356.000 tonnellate di materiali. Il percorso totale può essere valutato in 430.000 miglia.

La parte di gran lunga maggiore del contingente di uomini e di materiali fu trasportata dagli incrociatori e dai Ct, i quali — oltre ad una più grande capacità d'imbarco — hanno effettuato 682 viaggi, ossia poco meno della metà del totale.

Missioni a scopo addestrativo. Il concorso all'addestramento delle forze aeronavali fu dato:

- nel Mediterraneo occidentale da 2 sommergibili;
- nel Mediterraneo centrale da 2 Ct, 3 torpediniere, 10 sommergibili;
- nel Mediterraneo orientale da 1 Ct, 7 sommergibili;
- nel Mar Rosso da 1 Ct e 1 sommergibile (talvolta anche 1 incrociatore);
- nell'Atlantico, con base alle Bermude, da 8 sommergibili;
- nell'Oceano Indiano 1 Ct, 1 nave coloniale (*Eritrea*), 2 sommergibili.

Queste cifre rappresentano valori medi del numero di unità messe mensilmente a disposizione degli Alleati a scopo addestrativo delle loro navi e dei loro velivoli.

In totale furono compiute 1933 missioni per un totale di 123.425 miglia.

Anche le unità italiane hanno compiuto 1618 esercitazioni di addestramento per migliorare la loro efficienza bellica, percorrendo 96.320 miglia.

Missioni varie. Queste, aventi finalità di vario genere (trasporto di personalità, ricerca e soccorso di naufraghi, ricognizioni per vari scopi e prove dopo periodi di lavori per riparazioni, ecc.) furono 545 per un totale di 52.112 miglia da parte delle unità di valore bellico e ben 24.049 per le unità ausiliarie per un totale stimabile in 800.000 miglia.

Trasferimenti. Furono, questi, assai numerosi e dovuti alla necessità di spostare unità da una base ad un'altra, sia per avvicinarle allo scacchiere operativo di volta in volta loro assegnato, sia per raggiungere una località dove eseguire lavori di riparazione.

Si trattò di 5645 trasferimenti per un totale di circa 1.100.000 miglia.

Dragaggio. A questo servizio, vitale per la sicurezza della navigazione nelle zone minabili, furono adibite in media a turno 60 unità (in parte militari e in parte ausiliarie), draganti una cinquantina di rotte con una frequenza variabile da una a tre volte la settimana.

Il numero di uscite in mare per dragare fu di 13.140, salvo errori di computo dovuti al fatto che si trattò in pratica di un continuo va e vieni.

Un calcolo attendibile del numero di miglia percorse dai dragamine è oltremodo difficile, data la difficoltà dei computi (per ragioni nautiche e tecniche) da parte dei comandanti delle stesse unità draganti. Si può tuttavia stimare che le miglia percorse per dragare siano state dell'ordine di grandezza di 500.000.

Movimenti del naviglio di uso locale. Questo tipo di prestazione non si può mettere in cifre, trattandosi di continui spostamenti nell'interno delle basi e dei porti e nelle acque immediatamente adiacenti di rimorchiatori, di cisterne di piccolo tonnello, di pontoni e galleggianti vari semoventi, per i più vari scopi di assistenza e di rifornimento delle navi. Può ritenersi che si sia trattato, grosso modo, di oltre 10.000 movimenti per un percorso che può essere stimato di 150.000 miglia.

Mezzi d'assalto. Per quanto i mezzi d'assalto non si possano considerare come « naviglio », li includiamo in questa sintetica rassegna perché erano mezzi mobili che si servivano di unità navali per avvicinarsi ai porti dove si trovavano i loro obiettivi.

Per il trasporto e l'appoggio dei mezzi d'assalto furono appositamente attrezzati il Ct *Grecale* e la Ms 74.

Gli operatori dei mezzi d'assalto eseguirono missioni di vario genere, tra le quali due forzamenti di porti occupati dai Tedeschi: il 21 giugno 1944 a La Spezia affondando l'incrociatore *Bolzano*, che era in lavori di grandi riparazioni, e danneggiando un sommergibile; il 19 aprile 1945 a Genova, attaccando con risultati positivi la nave portaerei *Aquila*, che vi si trovava in allestimento (1).

Queste due riuscite operazioni erano state precedute da una progettata incursione nella Baia di Suda, verso la fine del gennaio 1944,

(1) Per i particolari di queste due brillanti operazioni vedere il volume XIV « I mezzi d'assalto » di questa stessa serie.

a richiesta del contrammiraglio americano Ziroli (residente a Taranto) in nome del F.O.T.A.L.I.

L'incursione doveva essere eseguita da tre motoscafi esplosivi (come quella compiuta con grande successo nella stessa baia il 26 marzo 1941) partendo da Tobruk col Ct *Granatiere*, che vi si era trasferito da Taranto coi mezzi d'assalto a bordo, giungendo a Tobruk nel pomeriggio del 21 gennaio 1944.

Dopo una settimana di attesa che si verificassero le condizioni favorevoli, l'azione era stata annullata e il Ct era rientrato a Taranto il mattino del 1° febbraio.

RIEPILOGO DELL'ATTIVITA' DEL NAVIGLIO

<i>Tipi di missioni</i>	<i>Numero</i>	<i>Miglia percorse</i>
Missioni belliche	209	94.788
Missioni speciali	335	95.700
Convogli scortati	1.525	812.000
Attività antisommergibile	2.931	253.830
Trasporti militari	1.468	430.000
Addestramento	3.551	219.745
Missioni varie	24.594	852.112
Trasferimenti	5.645	1.110.000
Dragaggio	13.140	500.000
Servizi locali	oltre 10.000	150.000
Totali		4.518.175

La percorrenza totale equivale a 209 volte la lunghezza dell'equatore.

Dopo quest'attività che si chiude l'8 maggio 1945, la Marina continuò durante un secondo periodo armistiziale — che dall'8 maggio 1945 (fine della guerra in Europa) arrivò alla firma del Diktat avvenuta il 10 febbraio 1947 — a collaborare cogli Alleati.

In questo periodo due furono le principali forme di collaborazione sul mare: il trasporto in Italia di prigionieri italiani dall'Africa e dal Medio Oriente e il trasferimento sul continente europeo di truppe alleate dislocate nelle stesse zone; il dragaggio intensivo per sgomberare i mari italiani da tutte le mine rimaste nei campi minati,

dopo i dragaggi compiuti durante le ostilità sulle sole rotte che interessava mantenere libere da insidie.

Secondo il computo eseguito dall'Ufficio Statistica Operativa dello Stato Maggiore, fino alla data del 10 febbraio 1947 erano state compiute queste altre missioni, raggruppate sotto quattro titoli:

<i>Tipi di missioni</i>	<i>Numero</i>	<i>Miglia percorse</i>
Trasporti militari	22.659	1.927.114
Missioni varie	15.516	1.041.398
Trasferimenti	3.777	337.512
Dragaggio	12.527	734.927
<hr/>		<hr/>
Totale	54.479	4.040.951

Furono trasportati 447.909 uomini e 1.420.718 tonnellate di materiali.

Durante il dragaggio — che è stato continuato per alcuni anni ancora — furono distrutte 500 mine arenatesi sulle coste, 2178 mine dragate, 2371 mine in deriva, 2921 ordigni esplosivi di vario tipo, e furono eliminati 369 gavitelli antidraganti.

35° COMANDI NAVALI OPERATIVI.

Per dirigere tutte le attività del naviglio furono costituiti, in ordine di tempo, i seguenti Comandi Navali:

— Il Comando Gruppo incrociatori leggeri e Ct di Squadra, con insegna sullo *Scipione Africano* (cap. vasc. Franco Garofalo), istituito il 6 ottobre 1943.

Questo Comando fu sciolto il 1° febbraio 1944: i tre *Il Scipione*, *Regolo* e *Pompeo* passarono alla dipendenza della 7ª Divisione; i cacciatorpediniere passarono alla dipendenza di « Siluranti », che assunse il nome di Comando Superiore delle Siluranti.

— Il Comando Superiore delle torpediniere e corvette (Siluranti) istituito anch'esso il 6 ottobre 1943 (amm. div. Amedeo Nomis di Pollone, sostituito il 23 luglio 1944 dal parigrado Carlo Giarosio).

— Il Comando Sommergibili (Maricosom) istituito il 10 ottobre 1943, retto da un ufficiale superiore, dal quale dipesero tutti

i battelli presenti in zone controllate dal Governo legittimo e la Scuola di addestramento costituita a Taranto (furono a capo di Maricosom il cap. freg. Giulio Chialamberto e, dal 14 ottobre 1944, il cap. vasc. Alberto Ginocchio). Sede Taranto.

— L'Ispettorato Addestramento Forze Navali, istituito a Taranto il 24 ottobre 1943 (amm. sq. Ferdinando di Savoia, Duca di Genova).

— Il Comando Gruppo Navale di Augusta (Grupnav Augusta), istituito anch'esso il 24 ottobre 1943 (cap. freg. Francesco Murzi).

— Il Comando Gruppo Mezzi d'assalto (Mariassalto), che ebbe la sua base a Taranto nell'isola di San Vito, costituito col cap. vasc. Ernesto Forza alla testa per riutilizzare i mezzi d'assalto che poterono affluire dal nord subito dopo l'armistizio.

Esso comprendeva: Reparto di superficie; Reparto subacqueo; Reparto Gamma (operatori subacquei coi « maiali »); Servizi tecnici e ausiliari. Fu poi completato con la Scuola Palombari istituita a San Vito e col Reparto N.P. (nuotatori - paracadutisti) del reggimento « San Marco », di cui tratteremo nel paragrafo 39.

Mariassalto attirò l'attenzione delle Autorità Navali alleate, che ne avevano concepito una immensa stima per le mirabili imprese compiute da quei nostri arditi del mare, delle quali non erano mai riusciti a penetrare i segreti tecnici e operativi. Cosicché vollero che personale alleato fosse inserito nell'organizzazione di Mariassalto e da noi addestrato col nostro materiale e coi nostri metodi, per operare insieme coi nostri uomini.

— L'Ispettorato Generale dei Mas e Mezzi d'assalto (Generalmas), ricostituito a Taranto il 12 marzo 1944 con a capo l'amm. sq. Aimone di Savoia Duca d'Aosta.

Questo Ispettorato, già esistente prima dell'8 settembre 1943, si sentì la necessità di ricostituire per coordinare l'attività di tutti i mezzi insidiosi (sommersibili e mine esclusi): motosiluranti, Mas, Vas, Mezzi d'assalto. Mariassalto passò alla sua dipendenza insieme colle flottiglie di motosiluranti, Mas, e Vas. Anche il reggimento San Marco fu messo alla sua dipendenza, eccetto che per l'impiego, per il quale prendeva ordini dai Comandi delle Grandi Unità italiane o alleate operanti sul fronte terrestre cui era di volta in volta assegnato.

Generalmas fu sciolto il 15 maggio 1945, una settimana dopo la fine della guerra in Europa.

— Il Comando Superiore degli Incrociatori, che assorbì i due Comandi della 7^a e dell'8^a Divisione, istituito nell'aprile 1944. Il primo titolare fu l'amm. div. Romeo Oliva, sostituito il 17 agosto 1944 dall'amm. div. Emilio Ferreri. Nave ammiraglia l'*Eugenio di Savoia*.

— L'Ispettorato delle Forze Navali, che il 1° agosto 1944 sostituì l'Ispettorato Addestramento Forze Navali, il quale a sua volta era stato creato al posto del Comando in Capo Forze Navali da battaglia, soppresso dopo l'affondamento della *Roma* che lo ospitava ed in conseguenza dello scioglimento di fatto delle Forze Navali all'arrivo delle navi a Malta (1).

— Il Comando Gruppo Mas del Levante (Grupmas Levante), sul quale è d'uopo trattenerci con una certa ampiezza perché sorse come una necessità determinata da eventi contingenti.

Il 13 ottobre 1943 giungeva a Haifa il Mas 540, proveniente da Rodi, che aveva lasciata tre giorni dopo la proclamazione dell'armistizio, evitando così di essere catturato dai Tedeschi (2).

Il 12 novembre 1943 giungeva a Haifa la Ms 11, proveniente da Lero, che aveva lasciata il 2 novembre per ordine delle Autorità britanniche colà operanti al fianco del nostro eroico presidio di quell'isola (2).

Furono interessate le Autorità britanniche di Haifa per la rimessa in efficienza temporanea delle due piccole unità, allo scopo di permetterne il loro trasferimento in una base italiana. Il Mas 540 necessitava di rettifiche alla linea d'asse di una delle eliche; la Ms 11 aveva bisogno di ricostruire le strutture della prora fortemente danneggiate: i lavori però non furono iniziati subito e, quando lo furono, vennero condotti con notevole lentezza.

Il 29 febbraio 1944 giunsero ad Haifa, provenienti da Smirne, i Mas 523 e 545. Queste unità, lasciate libere dall'internamento per l'intervento del Governo britannico presso quello turco, d'accordo col nostro Addetto Navale in Turchia, si erano rifugiate a Smirne il 16 novembre 1943 nel momento della fine della resistenza di Lero.

(1) L'Ispettorato Forze Navali entrò in funzione dopo il rientro in Italia da Malta della 5^a Divisione (La *Doria* lasciò Malta per prima l'8 giugno 1944 e raggiunse Taranto il 14 marzo 1945 dopo una lunga sosta ad Augusta; la *Cesare*, partita da Malta il 17 giugno 1944, fu a Taranto il 28 giugno 1944 dopo una sosta di 10 giorni ad Augusta; la *Duilio* partì da Malta il 27 giugno 1944 e arrivò a Taranto il 6 luglio 1944 dopo 8 giorni di sosta ad Augusta).

(2) V. il Volume XVI, dal titolo « Avvenimenti in Egeo dopo l'armistizio ».

Dopo l'arrivo a Haifa delle quattro unità italiane, le Autorità britanniche considerarono l'opportunità d'impiegarle in missioni speciali per sbarcare Commandos nelle isole dell'Egeo. Così il 24 aprile 1944 fu costituito il Gruppo Mas del Levante, comandato dal cap. corv. Mario Paolo Pollina, operante agli ordini diretti degli Inglesi.

Il 3 maggio 1944 il Gruppo si arricchì di una quinta unità, il Mas 538, proveniente da Marmarice (Turchia) sulla costa a nord di Rodi, armato con un equipaggio provvisorio inviato da Haifa. Anche il Mas 538 aveva lasciato Rodi l'11 settembre 1943 come il Mas 540.

Deciso l'impiego dei Mas e costituito il Gruppo, i lavori di rimessa in efficienza furono proseguiti con una nuova alacrità, dotando le unità di armi modernissime e completandone gli equipaggi con personale inviato dall'Italia.

Anche Grupmas Levante fu posto alla dipendenza — per la parte organico-amministrativa — di Generalmas. Esso fu sciolto il 9 agosto 1944, perché fu constatato che la scarsa attrezzatura industriale di Haifa non permetteva di rimettere le unità in perfetta efficienza. Rientrarono in Italia i quattro Mas, mentre la motosilurante rimase in Levante alla diretta dipendenza del Comando Superiore Navale del Levante (che era stato istituito il 16 ottobre 1943).

Rientrati in patria, i quattro Mas furono raggruppati in una squadriglia, che fu chiamata « squadriglia Mas Mitraglieri » (Mitramas), a motivo del poderoso armamento di mitragliere che gli Inglesi vi avevano sistemate, e alla loro caratteristica « Mas, seguita da un numero progressivo » fu aggiunta la sigla MT.

— E giacché si è citato il Comando Superiore del Levante (cap. freg. Carlo Liannazza, sostituito il 12 settembre 1944 dal cap. freg. Folco Bonamici), diciamo quali unità ne dipesero. La denominazione convenzionale di questo Comando fu « Maricosulev - Haifa » ed ebbe alla sua dipendenza:

— il gruppo Sommergibili del Levante (Grupsom Levante), comandato dallo stesso titolare di Maricosulev;

— il Gruppo Navi del Levante (Grupnav Levante) al comando di un tenente di vascello.

Il Gruppo Sommergibili era stato costituito nell'ultima decade di ottobre col trasferimento da Malta a Haifa — per accordi presi dagli Alleati con Maristat — dei sette sommergibili *Atropo*, *Zoea*, *Menotti*, *Bragadino*, *Corridoni*, *Alagi* e *Galatea*.

I sommergibili furono subito impiegati per addestramento delle corvette inglesi nella zona di Alessandria e per trasporto di rifornimenti nelle isole dell'Egeo, dove ancora si combatteva. Cessata, con la caduta di Lero, a metà di novembre la lotta contro i Tedeschi nelle isole dell'Egeo, quattro sommergibili rientrarono in Italia poco dopo.

Quanto a Grupnav, esso fu costituito in seguito all'affluire a Haifa di piccole unità ausiliarie sottrattesi alla cattura a Rodi e a Lero. Erano:

Mv *Postiglione* (della Guardia di Finanza, mobilitata agli ordini della Marina),

Rim. *Gaeta* (della Marina),

P.fo *Aguglia*,

Mp *Garibaldino*

Mp *Sant'Antonio*

Mp *Navigatore*

} requisiti e militarizzati per servizio
antisom. e di dragaggio.

Oltre a queste unità avevano lasciato il Dodecaneso il Rim. *Impero* e il P.fo *Pola*, ma erano stati tratti a Famagosta (Cipro), dove svolsero attività per conto del locale Comando Marina britannico.

Successivamente furono dislocati a Haifa il P.fo *Eolo* per il traffico con Cipro, la Mn *Lazzaro Mocenigo* (con funzioni di nave appoggio sommergibili, sulla quale si stabilì Maricosulev), i P.fi *Rubicone*, *Campidoglio*, *Abbazia*, *Lucia Cosulich* e *No Toscana*: tutte unità utilizzate dagli Alleati.

Infine anche le due Mz 722 e 729, giunte a Port Said dall'Egeo (Dodecaneso), furono messe alla dipendenza di Maricosulev.

Queste numerose unità rimasero nel Levante fino a guerra finita, eccetto il Rim. *Gaeta* che rimpatriò nel dicembre 1943 e i due Sm *Alagi* e *Zoea* che tornarono in Italia nell'autunno del 1944.

36° PRESTAZIONI DEL NAVIGLIO MERCANTILE.

La situazione della flotta mercantile appare dal seguente prospetto, in cui si è tenuto conto delle sole navi di stazza lorda superiore a 500 tonnellate, e si è cercato di fare una media attendibile tra i computi eseguiti da varie autorità, non sempre concordanti:

		<i>Navi</i>	<i>T.S.L.</i>
Consistenza al 10-6-1940	(a)	786	3.318.129
Costruzioni durante la guerra	(b)	47	265.366
		<hr/>	<hr/>
Totale navi entrate in servizio	(c)	833	3.583.495
Navi perdute prima dell'8-9-1943	(d)	555	2.454.232
		<hr/>	<hr/>
Consistenza all'8-9-1943 (c-d)	(e)	278	1.129.263
Navi perdute dopo l'8-9-1943	(f)	226	907.052
		<hr/>	<hr/>
Consistenza alla fine della guerra (e-f)		52	222.211

Come si vede, l'Italia ha perduto durante il secondo conflitto mondiale circa i quindici sedicesimi del suo naviglio mercantile.

Per bene interpretare queste cifre, bisogna tener presente che tra le navi perdute prima dell'8 settembre 1943 sono state incluse quelle che alla data del 10 giugno 1940 erano in porti nemici o neutrali o amici, oppure in navigazione, senza poter rientrare in patria. Una aliquota di queste ultime, che sono riuscite a raggiungere porti amici o neutrali, e quelle che già vi si trovavano han potuto riprendere il mare e prestare servizio appoggiandosi a porti giapponesi e della Francia occupata. Quelle che erano in porti nemici sono state catturate e utilizzate dagli Alleati, subendo perdite sulle rotte oceaniche sotto altre bandiere; il naviglio superstite ci è stato in parte restituito a guerra finita (1).

Ad ogni modo tutte le 212 unità — ch  tante erano — per tonnellate 1.216.637 fuori dai mari e dai porti nazionali alla nostra entrata in guerra sono state incluse in quelle perdute (lettera *d* del prospetto), perch  per tutta la durata delle ostilit  non sono state disponibili per il traffico nel Mediterraneo.

Si avverte infine i lettori che a sostenere il nostro sforzo bellico nel Mediterraneo concorsero circa 180 bastimenti per 577.734 t.s.l. sotto bandiera germanica (di cui 104 affondati per 339.100 t.s.l.) e 126 bastimenti da noi catturati (per la grandissima parte francesi, jugoslavi e greci) per 428.925 t.s.l. (di cui affondati un numero imprecisabile per difetto di documentazione).

(1) Ci sono state restituite fra il 1946 e il 1949 25 navi per 174.546 t.s.l. e gli Stati Uniti ci consegnarono 15 «Liberty» (in sostituzione di nostre navi) per 106.319 t.s.l. In totale la Marina mercantile ha avuto un apporto di 40 unit  per 280.865 t.s.l.

Naturalmente, dopo l'8 settembre quelli, tra questi ultimi bastimenti, rimasti in servizio dopo le perdite subite furono ripresi dagli Alleati e ripassati sotto le bandiere d'origine.

All'armistizio, una parte delle 278 navi mercantili esistenti erano inefficienti per danni riportati ed una parte erano rimaste nei porti dell'Italia occupata dai Tedeschi.

Nell'Italia libera si trovavano poco più di 60 unità efficienti per circa 200.000 t.s.l. Esse furono messe a disposizione degli Alleati in base all'Accordo Cunningham-de Courten, che stabiliva — come si è veduto — che « è intendimento d'impiegare la Marina mercantile italiana nelle stesse condizioni delle navi mercantili delle Nazioni Alleate ». E, come previsto dall'Accordo, esse furono inserite nel *pool* del naviglio mercantile delle Nazioni Unite e passarono sotto il controllo del Mediterranean Shipping Board.

Le unità al di sotto delle 500 t.s.l. furono impiegate dagli Alleati e da noi, in accordo con loro, per il traffico costiero e per sopperire a esigenze delle truppe operanti sul fronte italiano, che non fossero facilmente soddisfacenti per via ordinaria o per ferrovia, e per le necessità nazionali.

Le nostre unità mercantili hanno contribuito al traffico d'altura, costituendo circa 250 dei 1525 convogli citati nel precedente paragrafo.

Il contributo dato dalla Marina mercantile italiana alla causa alleata, operando alla diretta dipendenza del Ministero della Marina Militare nei 20 mesi di cobelligeranza, è stato più volte riconosciuto da alte Autorità alleate, e può essere sintetizzato ricordando la frase pronunciata dal Comandante in Capo navale del Mediterraneo, amm. John Cunningham, in occasione della riunione tenuta il 30 maggio 1945 con l'intervento della rappresentanza dell'Armamento italiano: « I compiti affidati alla Marina mercantile sono stati pienamente ed efficacemente assolti ».

37° L'AVIAZIONE MARITTIMA.

L'aviazione marittima, dipendente per il solo impiego dalle Autorità militari marittime, era — come è noto — esclusivamente dotata di idrovolanti da ricognizione.

Tutti gli idrovolanti, che alla proclamazione dell'armistizio riuscirono a raggiungere le basi sotto controllo degli Alleati o del Governo legittimo italiano, furono organizzati in un « Raggruppamen-

to Idro » che, per motivi contingenti, fu temporaneamente passato alla totale dipendenza del Ministero dell'Aeronautica. Il maggior numero degli idrovolanti fu concentrato a Taranto, mentre altre aliquote operarono da Brindisi e da Cagliari.

L'attività del Raggruppamento ha avuto subito inizio a fianco delle Aviazioni alleate ed è stata prevalentemente rivolta alle missioni di soccorso in mare, di scorta antisommergibile delle navi, di ricerca e caccia di sommergibili, di ricerca di mine. Gli idrovolanti hanno eseguito missioni particolari, sorvolando anche territori occupati dal nemico per trasporto e ricupero di persone e per accertamento di movimenti di truppe nemiche.

Oltre a quest'attività, i reparti idro hanno eseguito un numero elevatissimo di voli per cooperare alle esercitazioni contraeree delle unità navali e delle batterie alleate e nazionali.

Date le condizioni di usura del materiale e le difficoltà di mantenerlo in efficienza per la scarsità dei pezzi di rispetto e dell'occorrenza per eseguire le riparazioni, tanto che non fu possibile avere in media più di 25-30 apparecchi efficienti ogni mese, l'attività fu sostenuta a prezzo di grande abnegazione e di notevoli sacrifici e rischi, specie durante le missioni su territori occupati dal nemico.

Essa può essere sintetizzata nelle seguenti cifre, che non comprendono i voli eseguiti per l'addestramento contraereo accennato (per il quale non si hanno dati attendibili), essendo limitate a quelli in stretta connessione colle operazioni di guerra:

<i>Scopi</i>	<i>Missioni</i>
Scorta antisommergibile	378
Ricerca e caccia di sommergibili	392
Ricerca di mine	16
Missioni particolari	98
Ricerca e soccorso di naufraghi	330
<hr/>	
Totale	1214
per 4333 ore di volo	

38° L'ATTIVITÀ NELLE BASI NAVALI.

Essa si svolse, a scopo di cooperazione cogli Alleati, sotto un triplice aspetto: difensivo, logistico e tecnico.

Cominciò a Taranto la sera del 9 settembre, quando giunse — come si è veduto — il convoglio trasportante il primo contingente dell'8ª Armata britannica: la Airborne Division. Col progredire delle operazioni si estese a Brindisi, a Bari, a Napoli, a Civitavecchia, ad Ancona, a Livorno e a tutti gli altri porti minori — a mano a mano che venivano liberati — a sud della linea gotica.

Delle due basi militari principali — Taranto e Napoli — quella che poté dare il massimo contributo allo sforzo bellico alleato fu Taranto, che per la vastità degli specchi d'acqua, per la presenza di un grande arsenale e del cantiere navale Franco Tosi, per l'entità delle difese offriva le più ampie possibilità logistico-tecniche e le migliori condizioni di sicurezza. A Taranto poi aggiunse importanza il fatto che nell'ottobre 1943 vi si stabilì, con sistemazioni di fortuna, il Ministero della Marina.

Si deve inoltre notare che soltanto in Puglia l'autorità di comando, con relativa responsabilità verso gli Alleati in regime armistiziale, rimase fin dal primo giorno in mani italiane, essendo quella regione (eccettuata la provincia di Foggia, che fu liberata dopo tre settimane dalla data dell'armistizio) la sola subito considerata territorio di giurisdizione del Governo italiano. Nelle altre località marittime la Marina concorse coi suoi uomini e coi suoi mezzi all'opera di ripristino della loro efficienza intrapresa dagli Alleati per le loro necessità, finché vi provvide da sola via via che gli Alleati le cedettero all'Amministrazione italiana.

Infine, va ricordato che i porti pugliesi erano stati risparmiati dai bombardamenti della Royal Air Force, che vi aveva preso di mira nelle sue incursioni soprattutto le navi in essi dislocate, e soltanto limitati danni avevano riportato gli abitati e gli impianti militari. Cosicché le truppe dell'8ª Armata britannica, sbarcando a Taranto, avevano trovato in piena efficienza tutta l'organizzazione difensiva, logistica e tecnica della Marina; non così era avvenuto a Napoli, quando la 5ª Armata americana vi era entrata provenendo da Salerno dopo 23 giorni di combattimenti: perciò se Napoli, dopo sanate le devastazioni più gravi, poté assolvere la funzione di base di sbarco principale della 5ª Armata dai primi di ottobre 1943 in poi, Taranto diventò anche il centro di raddobbo della massima parte del naviglio militare e mercantile operante nel Mediterraneo.

Il traffico marittimo, connesso con lo sbarco di truppe e di materiali, impose il rapido potenziamento e incremento di tutti i servizi per adeguarli ad esigenze molto superiori a quelle dell'attività bellica antecedente, che era stata di tutt'altra natura. Ed infatti, fino

alla caduta della Tunisia Napoli aveva funzionato da principale porto di partenza dei rifornimenti per le truppe operanti in Africa Settentrionale e poi per quelle dislocate nelle isole, mentre Brindisi e Bari erano state capolinea del traffico coll'Albania e colla Grecia; da Taranto erano partiti raramente trasporti marittimi convogliati. Ora invece bisognava adattare la base di Taranto, che aveva un modesto porto mercantile, alle esigenze di afflusso e di sgombero di uomini e materiali di un'Armata operante, e utilizzare il devastato grande porto mercantile di Napoli per analoghi fini.

Se a Napoli il grosso lavoro iniziale fu quello di ridare un minimo di efficienza alle imponenti preesistenti attrezzature portuali, a Taranto si dovette: aumentare i posti di ormeggio per i piroscafi sotto scarico, adattando allo scopo anche tratti di banchine normalmente adibite ad altri scopi (precisamente molti servizi della Marina militare), senza tuttavia incidere troppo sulla raggiungibilità di questi scopi che continuavano a sussistere; incrementare rapidamente il servizio di pilotaggio, adibendovi nuove unità e addestrando nuovo personale; intensificare la vigilanza antisommersibile e il dragaggio nelle acque costiere; costituire compagnie portuali militari per vari servizi tecnici, tra i quali il traffico con la terra dei grandi bastimenti trasportanti truppe e materiali che non potevano attraccare alle banchine, permanentemente occupate a turno da quelli carichi di soli materiali (1); costituire compagnie di militari scaricatori della Marina e dell'Esercito, che raggiunsero una forza media totale dell'ordine di 4000 uomini (2); mobilitare — per così dire — tutti i galleggianti (rimorchiatori, motovelieri, motoscafi, motobarche, barche, chiatte, bettoline, pontoni-biga, cisterne per rifornimento di acqua e di nafta, ecc.) di cui la Marina ancora disponeva dopo il logorio e le perdite di un lungo periodo di operazioni belliche; cedere in uso agli Alleati immobili di ogni tipo — caserme, ospedali, locali per uffici, per alloggi, per magazzini, oltre a tutti i fabbricati civili requisiti in numero ingentissimo dal Comando Militare Marittimo per conto degli Alleati.

(1) Per dare un'idea dell'efficienza raggiunta in questo genere di traffico, ricorderemo che in qualche occasione si riuscì a Taranto in poco più di 24 ore a sbarcare una intera Divisione e ad imbarcarne un'altra, cui quella in arrivo dava il cambio.

(2) Escluso il personale fornito dall'Esercito, quello della Marina destinato alle operazioni portuali a Taranto, Bari, Brindisi, Napoli, Cagliari e altri porti minori, ascendeva alla metà di agosto 1944 a 4.511 uomini.

Queste cessioni e requisizioni (tutte concentrate nella parte nuova di Taranto a levante del canale col ponte girevole) crearono il problema, che fu risolto non senza superare gravi difficoltà, di mantenere in efficienza la base navale, dando — con ripieghi, adattamenti e coabitazioni obbligatorie — la possibilità di vivere al personale civile e militare, che per ragioni di lavoro non poteva essere sfollato altrove.

A Taranto furono messi a disposizione degli Alleati, in cifre arrotondate:

- Appartamenti privati e magazzini civili: 1800;
- Autorimesse e officine private: 30;
- Fattorie agricole (masserie): 30;
- Fabbricati in provincia: 190;
- Scuole e caserme in città (1): tutte;
- Scuole e caserme in provincia: molte;
- Magazzini della Marina: due terzi;
- Ospedali: metà;
- Alberghi e ristoranti: tutti meno due.

La sola caserma rimasta a nostra disposizione fu quella del Deposito del C.R.E.M. (oggi C.E.M.M.). Essa, con l'affluire di personale sbandato proveniente da ogni parte e di quello sbarcato dalle corazzate rimaste con equipaggi ridotti a Malta e ai Laghi Amari, divenne in breve insufficiente ai bisogni: si dovette perciò provvedere ad accantonamenti, a baraccamenti e ad attendamenti in varie località della periferia di Taranto e anche più lontano.

Qualora, inoltre, si pensi che per quaranta giorni dopo l'armistizio rimase interrotto l'acquedotto pugliese (in seguito a tre imponenti distruzioni operate dai Tedeschi nel tratto prossimo alle sue origini) e che al Comando Militare Marittimo di Taranto toccò contribuire alla riparazione con tecnici e operai dati in rinforzo a quelli della Società esercente e a disciplinare la distribuzione dell'acqua di riserva contenuta negli appositi cisternoni, tenendo conto degli aumentati bisogni per la presenza delle truppe alleate; che fu subito deciso in merito alla circolazione delle Amlire e alla ripresa dell'attività bancaria, salvo approvazione governativa; che — come si è accennato nel paragrafo 26-a — la direzione del traffico ferroviario e il controllo delle comunicazioni postelegrafoniche furono anche messi per circa due mesi (fino alla metà di novembre) sotto la giu-

(1) Le Scuole poterono essere riaperte in sedi di fortuna verso la fine di dicembre 1943.

risdizione dei Comandi Militari Marittimi; che l'onere dei rifornimenti per le popolazioni civili cadde sulla Marina rimasta con pochi autocarri dopo le appropriazioni fatte dalle truppe dell'8ª Armata; che per aumentare le risorse alimentari della popolazione il Comando Militare Marittimo di Taranto riuscì a organizzare la pesca con 24 motopescherecci, a sua insistente richiesta restituiti dagli Alleati che li avevano requisiti; che la responsabilità dell'ordine pubblico e anche della sanità pubblica (come a Taranto, quando si manifestò il pericolo di una epidemia di vaiuolo nero) fu attribuita alle Autorità della Marina; che in definitiva per qualsiasi questione militare e civile concernente le località sedi di basi navali ed il loro retroterra le Autorità alleate si rivolgevano a quelle marittime nazionali, è possibile farsi un concetto dell'enorme somma di lavoro fornita — soprattutto in Puglia, e a Taranto in particolare — dalla Marina agli Alleati e all'inizio della ricostruzione morale e materiale del Paese.

Quanto al contributo dato dalla Marina nel settore, per così dire industriale, esso è stato di grandissimo rilievo specialmente a Taranto, per l'accennata presenza dell'arsenale e di un importante cantiere, i soli rimasti praticamente intatti in tutto il Mediterraneo.

Nell'arsenale — col concorso di altre officine della Marina e di stabilimenti privati vigilati dalla Marina — furono riparate dall'8 settembre 1943 al 31 luglio 1945 ben 1846 navi, di cui 621 delle Marine da guerra alleate, 1022 mercantili e sussidiarie, 203 unità mercantili italiane (tra grandi e piccole) oltre ad alcune centinaia di unità da guerra nazionali.

I lavori furono eseguiti a tempi di primato per ogni unità riparata. Ampi riconoscimenti diedero le Autorità britanniche ai nostri tecnici e alle maestranze per l'eccezionale somma di lavoro fornita e per la perizia professionale dimostrata.

Ci basti citare uno dei riconoscimenti più significativi fatto per iscritto nell'agosto 1944 dall'amm. Morgan (F.O.L.I.) al Ministro de Courten:

« Per dare un esempio dell'efficienza dell'arsenale di Taranto desidero citare il caso del monitore *Abercrombie* (1). Ai primi di luglio il Comandante in Capo del Mediterraneo ha ordinato di eseguire i lavori di riparazione a quest'unità con precedenza assoluta su qualsiasi altra esigenza, onde aver pronto l'*Abercrombie* per una

(1) L'*Abercrombie* aveva grandi devastazioni nello scafo per un'esplosione subacquea.

importante missione. La nave è stata messa in bacino l'11 luglio; eseguita la visita per l'accertamento delle avarie, è stato fissato il 20 agosto come data di fine dei lavori. Tutti gli esperti avevano concordemente riconosciuto che il tempo, fissato in 40 giorni, era molto stringato e che lo sarebbe stato in qualsiasi arsenale del mondo con lavoro continuativo diurno e notturno. Gli ufficiali e gli operai dell'arsenale di Taranto sono riusciti a ridurre questo tempo del 25 per cento, portando a termine il lavoro in trenta giorni. Il bastimento è uscito dal bacino il 10 agosto ed è partito da Taranto il 14 agosto. Inoltre il capo servizio del genio navale addetto allo stato maggiore del Comandante in Capo del Mediterraneo mi ha comunicato, non solo sembrargli quasi un miracolo l'approntamento della nave in così breve tempo, ma anche che la perfezione del lavoro di chiodatura, di saldatura e di riparazione era senza dubbio all'altezza dei migliori risultati ottenibili in qualsiasi cantiere britannico o americano. Desidero elogiare cordialmente tutti coloro che hanno contribuito a questo magnifico sforzo, inteso a realizzare l'ordine e il desiderio del mio Comandante in Capo ».

Tutte le riparazioni delle navi furono eseguite attingendo quasi esclusivamente i materiali necessari dalle scorte della Marina, che si rivelarono — soprattutto nel settore dei metalli — ancora assai ingenti. Altri materiali e suppellettili di ogni genere furono forniti alle Marine alleate per le loro necessità quotidiane.

Per consentire il tranquillo svolgersi di tutte le attività ricordate, le sistemazioni difensive continuarono a rimanere in pieno assetto di guerra, rafforzate per la parte contraerea (batterie, anniebbiamenti artificiali, reti di avvistamento aereo) con aliquote di armi e di mezzi portati dagli Alleati. L'inserzione di questi mezzi nella nostra organizzazione richiese notevoli adattamenti nei sistemi e nei metodi allo scopo di armonizzarli con quelli in uso presso gli Alleati.

Nel campo della difesa contraerea il contributo più importante fu quello dato dalla Marina italiana in Puglia per la protezione di tre aeroporti.

L'Aeronautica americana aveva utilizzato come sue prime basi aeree i campi di Oria (presso Manduria), di San Pancrazio (tra Manduria e Lecce) e di Galatina (presso Lecce); basi, alle quali ne aggiunse altre nella provincia di Foggia.

La difesa contraerea dei tre primi campi fu affidata al Comando Militare Marittimo di Taranto. Questo dovette perciò costituire tre reparti di marinai, armati in totale di 40 mitragliere contraeree da 37 mm, e ripartirli fra i tre campi, provvedendo ai loro alloggia-

menti e alla messa in posizione delle armi lungo il perimetro dei campi.

Altro contributo dato a Taranto dal Comando Militare Marittimo per la sicurezza generale fu la distruzione di 80 bombe inglesi inesplose, rintracciate in vari punti della città e delle immediate vicinanze: vi fu addetto un gruppo di artificieri coll'assistenza di un esperto britannico fatto venire espressamente sul posto.

Brindisi, coll'arrivo del Capo dello Stato e del Capo del Governo con parte dei Ministri, assunse ad un'importanza di primo piano nello svolgimento delle vicende post-armistiziali, specialmente per quanto ebbe attinenza col riordinamento delle Forze Armate e dell'Amministrazione statale: conservò tale importanza fino al trasferimento del Governo a Salerno, avvenuto ai primi di febbraio 1944. Al riordinamento predetto diedero efficace appoggio, fornendo locali e personale, il Comando in Capo dello Jonio e Basso Adriatico e i due Comandi M.M. di Taranto e di Brindisi. Brindisi fu anche sede di Supermarina fino alla sua soppressione (4 ottobre 1943), quando le sue funzioni furono devolute all'Ufficio Operazioni di Maristat, che nello stesso mese di ottobre si trasferì a Taranto insieme col Ministero della Marina.

Nella base di Brindisi gli Alleati insediarono un Naval Resident (con funzioni analoghe, ma con poteri più estesi, di quelle dei N.O.I.C.) e in seno alla Marina italiana fu istituito un ufficio chiamato Extended Defence Office (sigla X.D.O.) retto da un tenente di vascello, dipendente dal locale Sottogruppo Antisom, il quale aveva — come prima dell'armistizio — il compito della lotta antisom e dell'organizzazione dei mezzi relativi. L'X.D.O. corrispondeva col Naval Resident ed era responsabile dell'impiego dei mezzi di cui disponeva, verso il Comando Militare Marittimo.

La creazione di questo ufficio fu riconosciuta necessaria per l'importanza assunta da Brindisi quale principale base operativa del Basso Adriatico, dalla quale si irradiava ed alla quale affluiva tutto il naviglio in movimento per mantenere il collegamento coll'opposta sponda adriatica, avente vari scopi tra i quali primeggiavano quello del ricupero del personale dalla Balcania e quello relativo alle missioni speciali.

Dall'X.D.O. dipendevano:

- l'ostruzione retale all'ingresso del porto interno;
- la vigilanza foranea e quella del porto esterno o avampor-
to, affidata alle Vas;

- la ricerca e la scoperta eseguita da un radar inglese;
- la sorveglianza continua delle banchine e delle coste del porto esterno;
- la sorveglianza del porto interno;
- la vigilanza del traffico;
- le comunicazioni colle unità in mare.

L'officina mista (cioè con reparti del genio navale e delle armi navali) di Brindisi prestò la sua opera per il mantenimento in efficienza dei mezzi alleati e nazionali presenti nel settore brindisino.

A Napoli la situazione si presentò — come accennato — molto più complessa che a Taranto, per quanto concerneva la rimessa in efficienza dei servizi — date le gravi distruzioni provocate fino all'armistizio dai bombardamenti aerei e dopo l'armistizio dai Tedeschi in ritirata —, ma assai più semplice per i rapporti cogli Alleati e per la ripresa dell'attività di cobelligeranza, essendo Taranto diventata per forza di cose quella che si può chiamare la temporanea « capitale della Marina », sede del Ministero e di tutti i Comandi e Ispettorati navali esaminati.

Il Comando in Capo del Dipartimento di Napoli riprese a funzionare il 4 ottobre 1943, in seguito ad un ordine del giorno dell'amm. Casardi del 3 ottobre, nel quale era stabilito quali e quanti uffici del Comando in Capo e dei Comandi dipendenti erano costituiti. Il 24 ottobre fu istituito il Comando Marina di Napoli, che fu affidato al contrammiraglio Giovanni Galati.

Prima occupazione del Comando in Capo fu quella di ricostruire le situazioni riguardanti il personale e l'amministrazione, nonché gli avvenimenti dall'11 settembre al 1° ottobre 1943, periodo di carenza di effettiva autorità di comando in seguito agli eventi intervenuti tra il forzato abbandono della normale sede del Comando in Capo e l'ingresso in Napoli delle truppe americane.

Per aumentare l'efficienza della collaborazione con gli Alleati, il 29 ottobre 1943, su direttive date dal Ministero, l'amm. Casardi scrisse al F.O.W.I.T. una lettera in cui precisava l'organizzazione degli enti e servizi da lui dipendenti e faceva proposte intese a perfezionare l'organizzazione in base ai seguenti scopi da perseguire:

- assistenza alle navi militari e mercantili italiane partecipanti allo sforzo bellico;
- riattivazione graduale degli impianti industriali;
- riordinamento, sotto il controllo della Marina, delle industrie belliche della Campania;

— collaborazione nei lavori di ricupero e di ripristino delle unità affondate nelle acque di giurisdizione;

— riattivazione di un certo numero di batterie contraeree, da aggiungere alle 6 rimaste efficienti su 18 dopo i sabotaggi compiuti dai Tedeschi;

— fornitura di mano d'opera per eventuali necessità delle Forze Alleate e per i bisogni dell'industria bellica nazionale, dovunque fosse richiesta.

Per consentire questo programma, l'ammiraglio Casardi proponeva che:

— fosse data libertà di movimento e d'azione, per circolare negli stabilimenti della Marina e del porto e per recarsi sulle navi, al personale militare e civile tecnico, designato dal Comando in Capo;

— fosse garantita la disponibilità dei locali, riconosciuti necessari per tutte le attività da svolgere;

— fosse assicurata la disponibilità dei materiali e dei mezzi di trasporto della Marina, esentandoli da requisizioni alleate e da limitazioni d'impiego e di traffico;

— fosse sollecitata la disponibilità dei crediti della Marina presso le Banche locali, che erano stati bloccati dalle Autorità americane.

Furono rimesse in efficienza 8 batterie contraeree, col lavoro di personale italiano che fornì anche i comandanti delle batterie e gli armamenti dei pezzi, mentre gli Americani provvidero ai viveri e agli automezzi necessari.

A metà ottobre su richiesta degli Alleati, 2000 uomini furono inviati a Napoli a cura del Comando M.M. di Taranto per potenziarvi la difesa contraerea.

Per il resto, l'attività andò intensificandosi a mano a mano che aumentavano la consistenza e l'efficienza organica dei vari Enti.

Imponente fu il lavoro di sgombero del porto di Napoli dai numerosi relitti e di ripristino delle sistemazioni portuali: gli Americani vi concorsero con un reparto di specialisti dotati d'ingenti mezzi tecnici. Esso non poté essere del tutto compiuto che a guerra finita, ma già dopo poche settimane il porto di Napoli fu in condizioni di accogliere l'intenso traffico di rifornimento della 5ª Armata americana.

39° IL REGGIMENTO « SAN MARCO ».

Una certa disponibilità di personale, che si verificò per varie ragioni dopo l'armistizio, consentì alla Marina di concorrere anche alle operazioni sul fronte terrestre del Corpo Italiano di Liberazione ricostituendo il reggimento « San Marco », le cui gloriose tradizioni risalivano al 1917-18 quando era stato creato per concorrere sul Basso Piave alla difesa di Venezia.

Il reggimento — al comando del cap. vasc. Augusto Tesi — fu inizialmente costituito su uno e poi su due battaglioni (« Bafile » e « Grado »), una compagnia comando reggimentale e una compagnia mortai e sottoposto ad un intenso addestramento, analogo a quello degli arditi, nelle località di Erchie e di Alezio (in provincia di Lecce), a cura del Comando M.M. di Taranto, nell'inverno 1943-44. Al comandante Tesi successe il 22 febbraio 1945 il cap. vasc. Adriano Foscari.

Inviato in linea ai primi di aprile 1944 nella zona di Cassino alla diretta dipendenza di un Comando alleato, combatté per cinquanta giorni in quel tormentato e cruento settore del fronte legando il suo nome a quota 508, a Monte Cicurro, a Valvori, a quota 907, a Mulino del Vado, a quota 954 lungo l'aspra vallata del Rapido.

Liberata il 18 maggio 1944 Cassino (o purtroppo, per meglio dire, le sue rovine) il reggimento fu subito inviato in Abruzzo a rinforzare la Divisione « Nembo », recentemente costituita. Contribuì dapprima alla liberazione di Chieti e poi — sempre alle dipendenze del C.I.L. — travolgendo da solo o in cooperazione tattica con reparti alleati la resistenza tedesca, partecipò all'avanzata lungo il versante adriatico contribuendo alla liberazione di Santa Maria Nuova, Iesi, Belvedere, Ostra Vetere, Corinaldo, Ca' Bernardi, Cagli, Acquafredda, Urbino. Furono altri due mesi di combattimenti e di marce, in alterna vicenda, quasi senza soste.

Ritirato dal fronte alla fine dell'estate 1944, riordinato e ricompletato di effettivi, accresciuto di un nuovo battaglione (il « Caorle »), raggiunse nell'inverno 1945 il suo nuovo posto di combattimento sul fronte della Romagna nel Gruppo di combattimento « Folgore » (1).

(1) Nel gennaio 1945 il grosso del « San Marco » era stato concentrato nelle Marche; l'ultimo suo contingente di 244 uomini lo raggiunse l'8 febbraio, dopo essere stato trasportato da Taranto e sbarcato a Ortona il 6 febbraio dal Ct *Grecale*. Da Ortona, via terra, il contingente si unì al grosso che era circa 100 km verso nord-ovest.

Ebbe così la meritata e alta soddisfazione di contribuire al crollo del fronte tedesco dell'Italia Settentrionale, partecipando — fra l'altro — all'espugnazione del famoso bastione di Tassignano, uno dei più aspri e muniti della linea fortificata nemica, ergentesi come una muraglia alta 300 metri, dalle pareti scoscese e difficilmente valicabili.

Il reggimento, che da una forza iniziale di 1100 uomini (quando era su un solo battaglione) arrivò alla consistenza di 3400 persone, pagò il suo tributo di sangue alla causa della libertà con la perdita di 479 valorosi (21% della sua forza media).

Ecco in sintesi la cronologia dell'attività del reggimento.

Dal 9 aprile 1944 al 19 maggio 1944:

Forza: un battaglione (« Bafile ») e una compagnia mitraglieri.

Dipendenza: dal XIX Corpo d'Armata inglese e poi dal Gruppo Divisioni neozelandesi (gen. Freyberg).

Settore operativo: Tirrenico nella zona di Venafro.

Azioni compiute: partecipazione alla liberazione di Cassino (18 maggio 1944).

Dal 2 giugno 1944 al 14 giugno 1944:

Forza: un battaglione (« Bafile »), una compagnia mitraglieri e una compagnia cannoni.

Dipendenza: dalla Divisione « Nembo ».

Settore operativo: Adriatico in Abruzzo.

Azioni compiute: partecipazione alla liberazione di Chieti (9 giugno 1944).

Dal 15 luglio 1944 al 1° settembre 1944:

Forza: due battaglioni (« Bafile » e « Grado ») e compagnie cannoni, mitragliere e mortai.

Dipendenza: dalla Divisione « Nembo » (8ª Armata britannica).

Settore operativo: Adriatico a nord di Macerata.

Azioni compiute: Santa Maria Nuova, Iesi, Belvedere, Ostra Vetere, Corinaldo, Ca' Bernardi, Cagli, Acqualagna, Urbino (1).

Dal 3 marzo 1945 al 17 aprile 1945:

Forza: tre battaglioni (« Bafile », « Grado », « Caorle »), compagnie e servizi vari.

(1) Due episodi di rilievo si sono verificati durante questo ciclo operativo: l'azione del ten. vasc. Anselmo Marchi, comandante della compagnia Arditi del battaglione « Grado », il quale, rilevata la presenza di un centro di fuoco che recava grave disturbo all'azione nella zona di Belvedere Ostren-

Dipendenza: dalla Divisione « Folgore » (8ª Armata britannica).

Settore operativo: Adriatico a nord del precedente.

Azioni compiute: Monte Castello, Pieve di Sant'Andrea, Monte del Re, Monte Bello, Monte Catone, Dozza (1).

Il 25 aprile 1945 il reggimento si spostò, per riordinarsi, a Celle (Faenza), dove si trovava l'8 maggio alla cessazione delle ostilità in Europa, e fu poi inviato a presidiare l'Alto Adige col compito di rastrellare residui di truppe germaniche che si erano dispersi senza consegnare le armi.

Uno speciale reparto del reggimento « San Marco », indicato colla sigla N.P. (Nuotatori - Paracadutisti), anch'esso ricostituito a Taranto, operò dal giugno 1944 fino alla fine del conflitto con tanta capacità e valore che gli Alleati vollero che una cinquantina di uomini N.P. fossero aggregati ad una formazione speciale indicata colla sigla « O.S.S. » al comando del tenente di vascello americano Kelly.

Il reparto N.P. era composto di « arditi » specializzati in azioni di sabotaggio e di sorpresa, compiute generalmente partendo da punti di sbarco alle spalle delle linee nemiche: aveva già dato bella prova di sé in Africa Settentrionale.

Le azioni del reparto N.P. furono più di 50, compiute col concorso di motosiluranti e di Mas destinati a trasportare fino ai punti di sbarco gli operatori N.P.

se il 21 luglio 1944, lo attaccò di propria iniziativa e lo annientò; proseguendo la ricognizione della zona, eliminò un altro centro di fuoco catturando prigionieri, finché fatto segno al fuoco nemico cadde sul campo. Fu decorato di M.O. alla memoria.

Occupata il 4 agosto 1944 Ostra Vetere, il « San Marco », si schierava a nord di tale località iniziando l'avanzata su Corinaldo. Dopo tre giorni di accaniti combattimenti Corinaldo il 10 agosto veniva occupata. Nel corso di un'ardita esplorazione verso Corinaldo cadeva eroicamente il tenente Casati (dell'Esercito, in servizio presso la Marina) alla testa di un plotone di cui aveva assunto volontariamente il comando.

(1) E' di questo periodo l'episodio di una pattuglia di 7 persone del « Caorle » comandata dal capo di 3ª cl. Alberto Pisani. Circondata da preponderanti forze nemiche e con tutti i suoi componenti più o meno gravemente feriti, riuscì a rientrare nelle proprie linee mercé l'eroico comportamento del capo-pattuglia, che sebbene ferito rimaneva a protezione del ripiegamento dei suoi uomini riuscendo nel suo intento e successivamente a rientrare nonostante fosse altre due volte ferito.

In un primo tempo si trattò di sbarchi e di recuperi di osservatori, di sabotaggi, di collegamento e di rifornimento a gruppi di patrioti: sempre a tergo delle linee nemiche su spiagge aperte e molto sorvegliate, raggiungendo i punti di approdo con motosiluranti o con Mas e prendendo terra con battellini o zatterini di gomma.

In secondo tempo, col procedere dell'inverno 1944-45 e col graduale spostamento del fronte verso nord, il reparto N.P. poté modificare alquanto il tipo di attività e intensificarla.

Gli sbarchi vennero effettuati non più su costa aperta, ma nella zona delle terre paludose di Comacchio e del Delta del Po, dopo brevi navigazioni da località vicine, compiute spesso con barche da pesca, facili a manovrare e più adatte delle Ms ad arrischiarsi in zone di bassi fondali. Le missioni avevano lo scopo di sbarcare informatori con apparecchi radiotrasmittenti nelle retrovie nemiche per ottenere informazioni sulla situazione delle truppe avversarie, di prendere contatti colle formazioni dei patrioti, di provvedere al loro equipaggiamento e armamento. Talvolta ebbero lo scopo di aprire passaggi per imminenti avanzate, liberando il terreno da campi minati fino a brevissima distanza da posizioni nemiche.

Molto spesso gli arditi N.P. parteciparono a colpi di mano eseguiti da patrioti.

L'eroismo del reparto N.P., lo slancio e lo spirito di abnegazione e d'iniziativa dei suoi componenti, ebbe il suo premio finale quando il 30 aprile 1945 sbarcò per primo a Venezia.

Dal 20 aprile esso, sia da solo sia in unione con reparti alleati, aveva condotto all'estrema ala destra dell'8^a Armata britannica — del cui schieramento occupava la posizione più avanzata dal lato del mare — una serie di azioni arditissime, facendo numerosi prigionieri e catturando materiale bellico vario, così da facilitare la marcia alleata verso la regina dell'Adriatico.

Il 15 maggio il reparto N.P. rientrò alla dipendenza esclusiva della Marina italiana, essendo cessata la necessità di collaborazione diretta colle Forze alleate dalle quali per molte operazioni aveva preso ordini per circa un anno.

40° RELAZIONI COI COMANDI ALLEATI.

A conclusione di questa rievocazione dell'attività di cobelligeranza è d'uopo fare un cenno del modo come andò stabilendosi l'intesa tra i nostri Comandi e quelli alleati.

Da un'iniziale diffidenza — del tutto spiegabile, e maggiore da parte inglese che da parte americana — gli Alleati passarono gradatamente ad una soddisfacente fiducia e comprensione, con manifestazioni talvolta di vero cameratismo amichevole. Naturalmente i vari atteggiamenti erano influenzati dal temperamento di coloro che impersonavano nelle varie sedi, dall'una e dall'altra parte, l'autorità del comando.

Tuttavia, in base alle direttive superiori emananti dai Governi delle Nazioni Unite, le Autorità anglo-americane interferirono nell'attività dell'Italia in generale, e della Marina in particolare, con un'intensità che se fosse stata minore avrebbe certamente prodotto frutti molto migliori.

Nel settembre 1944 il Presidente del Consiglio On. Ivanoe Bonomi (succeduto al Maresciallo Badoglio nel mese di giugno), in previsione di una revisione delle condizioni armistiziali da parte delle Nazioni Unite, aveva chiesto a tutti i Ministri una relazione sulle ingerenze alleate nel funzionamento dei rispettivi dicasteri o organi dipendenti, accompagnata da proposte da presentare agli Alleati per ottenere un alleggerimento dei controlli armistiziali, le cui conseguenze sul funzionamento della nostra Amministrazione statale egli stesso aveva constatato essere talvolta d'intralcio al buon andamento della gestione civile e militare della cosa pubblica.

Dalla relazione presentata dal Ministro de Courten rileviamo le principali interferenze degli Alleati nell'organizzazione e nell'attività della Marina.

a) *Attività portuale.*

Il porto di Napoli ed altri porti via via restituiti alla gestione delle Autorità italiane continuavano ad essere in regime di rigorosa occupazione alleata.

Per quanto concerneva il lavoro portuale, le Autorità alleate seguivano propri criteri (talvolta difformi da luogo a luogo) e non avevano voluto riconoscere le nostre organizzazioni dei lavoratori portuali né la regolamentazione legislativa in vigore sul lavoro portuale.

b) *Utilizzazione del naviglio mercantile.*

Tutto il naviglio mercantile era utilizzato per gli Alleati; per i trasporti interessanti i rifornimenti della popolazione italiana ci era stata lasciata un'aliquota del tutto insufficiente (senza tener conto

di quanto era detto in proposito nell'accordo Cunningham - de Courten, paragrafo 28) rappresentata da sole 15.000 tonnellate di naviglio motovelico, ed anche l'impiego di questa modesta aliquota veniva costantemente controllato dagli Alleati.

c) Ricupero di navi affondate.

I lavori di ricupero nei porti nazionali era fortemente ostacolato.

Nei porti, dichiarati « operativi » dagli Alleati, il ricupero era di loro competenza. In questi porti avvenivano anche demolizioni di scafi recuperati, senza tener conto alcuno degli interessi dello Stato italiano (navi in regime di requisizione o di noleggio, navi assicurate, ecc.).

Gli Alleati talvolta intervenivano per disporre di relitti che si trovavano in acque da loro stessi dichiarate di nostra competenza.

d) Stabilimenti di lavoro e materiali.

Le Autorità alleate avevano preso il controllo dell'arsenale di Taranto, su cui esercitava una completa ingerenza il Captain Superintendent (paragrafo 26). Le maestranze erano state adibite per due terzi ai lavori delle unità alleate e per un terzo a quelli delle unità italiane: ne derivava che spesso, per insufficienza di mano d'opera, queste ultime non potevano essere tempestivamente o soddisfacentemente riparate.

Anche su tutti i nostri magazzini si esercitava un rigido controllo, entrando anche in merito all'impiego dei materiali.

Infine il controllo si estendeva a tutte le industrie nazionali che lavoravano per la Marina, in modo che in pratica ci era molto difficile valerci direttamente e liberamente del mercato nazionale.

e) Viveri.

Le Autorità alleate esercitavano un controllo preventivo e talvolta susseguente alle assegnazioni da loro fatte alla Marina.

Se il controllo preventivo era nel pieno diritto di chi forniva i viveri, di cui noi avevamo difetto, non era altrettanto giustificato quello successivo: infatti, stabilito il numero di persone da alimentare ed eseguiti i prelevamenti in conseguenza, nessun ulteriore controllo avrebbe dovuto essere effettuato dagli Alleati, lasciando facoltà alle Autorità della Marina di amministrare i viveri prelevati in relazione alle esigenze dei nostri servizi.

f) *Personale.*

Si verificavano continue ingerenze nell'impiego del personale e nei suoi trasferimenti.

Spesso gli Alleati conferivano incarichi, senza passare per il tramite delle Autorità della Marina.

g) *Giustizia militare.*

In questo campo le ingerenze (meglio che interferenze) si manifestavano con conseguenze più gravi, intralciando il libero svolgersi dell'attività della Magistratura militare.

Le Autorità alleate rifiutavano normalmente di consegnare alla Marina persone internate in campi di concentramento per essere interrogate e deferite a giudizio, perché colpevoli di gravi reati militari.

Talvolta arrestavano a loro arbitrio militari della Marina per fatti già vagliati dalle Autorità militari marittime, e per i quali esse avevano già riconosciuto che non esistevano motivi per procedere.

Infine gli Alleati avrebbero preteso finanche modifiche sostanziali al nostro codice penale militare di guerra, con riduzione di pena per alcuni reati e con aggravio per altri, o la negazione dei benefici accordati dai Tribunali militari a coloro che, in base alle nostre leggi, ne avevano diritto.

h) *Campo operativo.*

In questo campo l'ingerenza alleata fu molto estesa, il che — se per alcuni aspetti appariva logico — per altri non aveva ragione di essere, sia perché dava l'impressione di un'immeritata sfiducia, sia perché intralciava il normale svolgimento dell'attività bellica.

Tutte le comunicazioni radio erano controllate; e così pure si esercitava la censura alleata su tutta la corrispondenza del personale della Marina sebbene fosse già stata censurata dalle Autorità militari italiane.

Gli equipaggi delle navi che si trovavano in basi alleate fuori del nostro territorio erano, di regola, esclusi dalla regolare libera uscita; le Autorità della Marina non potevano mettersi direttamente in contatto, a scopi informativi, con personale italiano all'estero o in territorio occupato dai Tedeschi.

Nelle zone liberate nelle immediate retrovie del fronte la Marina non poté mai inviare subito suoi rappresentanti per raccogliere il personale sbandato e per recuperare mezzi e materiali; le Autorità

alleate vi si opponevano sistematicamente e concedevano permessi, dopo ufficiale richiesta, con molto ritardo e per pochissimi elementi.

In seguito alla segnalazione di questi inconvenienti concernenti la Marina, che si aggiungevano a quelli verificantesi nelle varie branche dell'Amministrazione dello Stato, l'on. Bonomi intraprese una azione che portò il 24 febbraio 1945 all'annuncio da parte del Signor Mac Millan — presidente della Commissione alleata di controllo per l'Italia — di provvedimenti a favore del nostro Paese, nel senso di alleggerire il peso dei controlli.

Egli dichiarava che « tali provvedimenti vogliono essere un ulteriore passo verso quella meta, da entrambe le parti desiderata, della normalizzazione della situazione internazionale italiana », sostituendo gradualmente al controllo « una collaborazione sempre più amichevole e fiduciosa ».

I nuovi provvedimenti, coi quali veniva conferita una maggiore autonomia al Governo italiano nella politica estera, commerciale e finanziaria, prevedevano — fra l'altro — l'abolizione dal 1° marzo della sezione politica della Commissione alleata e quella degli organi militari alleati nel territorio restituito all'Amministrazione italiana e, dal 1° aprile, anche l'analoga abolizione per gli uffici regionali della Sicilia, della Sardegna, del Lazio, dell'Umbria e dell'Italia meridionale.

Per contrapposto, è d'uopo ricordare che durante il lungo periodo armistiziale l'Italia ricevette dalle Nazioni Unite un continuo afflusso di rifornimenti e di forniture, di cui beneficiò anche la Marina, specialmente con cessione di viveri, di vestiario o di combustibili, senza i quali — del resto — l'attività di cobelligeranza sul mare non avrebbe potuto essere svolta.

41° ORGANI DI COLLEGAMENTO.

Per assicurare l'aderenza della nostra attività alle necessità belliche degli Alleati fu necessario stabilire organi permanenti di collegamento.

Il 10 novembre 1943 era stata istituita in Italia la Commissione alleata di controllo, che si è avuto più volte occasione di citare, presieduta dal gen. Wilson sostituito nel novembre 1944 da Mr. Mac Millan; ma essa aveva funzioni deliberanti e non di collegamento.

Così la Marina nel gennaio 1944 istituì la Missione navale italiana di collegamento presso il Comando in Capo delle Forze Navali Alleate del Mediterraneo, mettendone a capo — previa autorizzazione del F.O.L.I. — il cap. vasc. Ernesto Giuriati che già agiva da ufficiale di collegamento (V. paragrafo 2). Egli era inoltre il rappresentante della Marina in seno alla missione militare italiana presso il Comando in Capo alleato, presieduta dal gen. Castellano e avente la sua sede ad Algeri (il cap. vasc. Giuriati fu sostituito nel novembre 1944 dal parigrado Ferrante Capponi).

Quando nel luglio 1944 il Comando in Capo alleato si trasferì a Caserta, la Missione Castellano lo seguì, e ad Algeri fu ritenuto necessario istituire un « Ufficio di collegamento della Marina italiana in Nordafrica » che trattava col F.O.W.M. (Flag Officer Western Mediterranean) i problemi determinati dalla presenza e dal transito di navi italiane militari e mercantili nel Mediterraneo occidentale.

In settembre 1944 si sentì infine il bisogno di stabilire a Gibilterra un altro Ufficio di collegamento della Marina col F.O.G.M.A. (Flag Officer Gibraltar and Mediterranean Approaches). Vi fu preposto un ufficiale superiore, distaccato dall'Ufficio dell'Addetto Navale a Madrid, il quale oltre a trattare le questioni marittime si occupò anche del rimpatrio dalla Spagna del personale militare che vi si trovava internato.

Per questo incarico fu designato il cap. freg. rich. Edgardo Storrich, già vice-consolare a Palma di Majorca, incarico che conservò fino a che nel gennaio 1945 non furono rilasciate le navi che si erano rifugiate alle Baleari.

42° VALUTAZIONE FINANZIARIA DEL CONTRIBUTO DELLE MARINE MILITARE E MERCANTILE ALLO SFORZO BELLICO COMUNE COGLI ALLEATI.

Il 27 ottobre 1944 il Ministro de Courten, in seguito ad una determinazione del Ministero degli Esteri concernente lo studio dei problemi economico-finanziari da considerare in sede di trattative post-belliche cogli Alleati, ordinava la costituzione di una Commissione presieduta da un ammiraglio col compito di calcolare il valore del contributo dato dalla Marina (militare e mercantile) per la guerra di liberazione.

La Commissione — con la denominazione abbreviata « Mari-eco » — lavorò oltre tre anni, svolse approfondite indagini e si valse — come fonti principali — dei resoconti mensili che ogni Autorità

aveva trasmesso al Ministero circa le prestazioni di ogni specie fatte agli Alleati. Tutte queste prestazioni dovevano essere accreditate all'Italia in conto riparazioni di guerra.

Tenendo presente che tutta l'organizzazione della Marina era stata messa in azione per il conseguimento della vittoria, con tutte le navi i mezzi ed i servizi, Marieco volse la sua attenzione, secondo le direttive ricevute, ai seguenti argomenti:

- l'attività delle navi della Marina Militare;
- l'opera degli arsenali e degli stabilimenti di lavoro;
- l'attività di reparti inquadrati nelle forze terrestri;
- l'attività della flotta mercantile;
- l'opera di elementi inquadrati nelle organizzazioni portuali;
- l'opera dei prigionieri di guerra della Marina Militare, cooperatori dopo l'8 settembre 1943;
- l'onere delle pensioni di guerra per morti durante la guerra per la liberazione.

L'ultimo computo del valore *in milioni di lire del 1947*, reperito negli archivi dell'Ufficio Storico, è contenuto nella relazione della Commissione in data 20 maggio 1947. Tuttavia molti Comandi ed Enti non avevano ancora fatto pervenire i loro resoconti chiusi a quella data, e precisamente su 219 Comandi ed Enti soltanto per 93 Marieco disponeva di dati completi.

Ad ogni modo, ecco il quadro riassuntivo delle prestazioni in milioni di lire del 1947 presentato il 20 maggio 1947 da Marieco:

<i>Prestazioni</i>	<i>Ricevuto dagli Alleati</i>
Cessioni di materiali e prestazioni di mano d'opera	Materiali forniti . . 5.374
Contributo navi militari	Valuta fornita . . . 342
Contributo navi mercantili	<hr/>
Pensioni di guerra per eventi post-armistizio	Totale 5.716
<hr/>	
Totale 90.032	

Totale crediti italiani netti: 84.316 milioni.

Trasformando questa cifra di lire del 1947 in lire del 1960, affinché i lettori — abituati a valutare le cose in moneta corrente — abbiano l'immediata sensazione delle prestazioni fatte, si ottiene:

Milioni di lire 1960	173.000 (coeff. 2,053)
----------------------	------------------------

Poiché le prestazioni si sono protratte fino al 1948 e dalle relazioni di alcuni Enti reperite si è rilevato un aumento dell'ordine di grandezza del 10% rispetto alle cifre del 20 maggio 1947, si può grosso modo calcolare in 190 miliardi l'equivalente finanziario delle prestazioni della Marina a favore degli Alleati.

A questa cifra va aggiunta la stima dei danni di guerra subiti per effetto delle distruzioni derivate dalla lotta antinazista, che Mariello valutò come segue (cifre definitive, in quanto che nel maggio 1947 la guerra era cessata da due anni):

Danni ad opere, impianti, materiali	221.209
Danni alle navi militari	174.957
Danni alle navi mercantili	62.111
Totale	458.277

pari a 940.048 milioni di lire del 1960.

I danni alle opere, agli impianti e ai materiali furono ritenuti accreditabili in conto riparazioni quando:

- fossero derivati da offesa o da coazione tedesca;
- fossero derivati da operazioni militari delle Forze alleate od italiane cobelligeranti;
- fossero derivati da demolizioni, distruzioni e asportazioni effettuate in dipendenza delle operazioni militari.

In definitiva la somma accreditata all'Italia in conto riparazioni, per le prestazioni della Marina, fu dell'ordine di grandezza di 1150 milioni di lire attuali, tenendo conto che la voce « pensioni di guerra » era nel maggio 1947 ancora incompleta perché non erano ultimati gli accertamenti sui morti e i mutilati e mancavano i dati sul lavoro prestato dai prigionieri cooperatori.

CAPITOLO VII

LE MISSIONI SPECIALI

43° SCOPI DELLE MISSIONI SPECIALI E MODALITÀ ESECUTIVE.

Le missioni speciali possono raggrupparsi, secondo lo scopo, nelle seguenti categorie:

a) sbarco e ricupero d'informatori e di sabotatori sulle coste controllate dal nemico;

b) sbarco di materiali destinati ai patrioti;

c) ricupero di militari sbandati in Balcania;

d) rilievi idrografici di tratti di spiaggia sulle coste controllate dal nemico, in preparazione di sbarchi anglo-americani e missioni di collegamento e appoggio di pattuglie durante le operazioni stesse;

e) appoggio a operazioni dei mezzi d'assalto della Marina italiana in cooperazione colle Marine alleate.

Le missioni hanno avuto inizio alla fine di settembre 1943, dopo l'accordo de Courten-Cunningham del 23 settembre, *ed hanno rappresentato la prima forma concreta di cobelligeranza*. Ad ogni missione partecipava normalmente anche personale alleato, sia affiancato al comandante delle unità impiegate, sia tra gli uomini destinati ad agire in vario modo, secondo lo scopo da conseguire.

a) *Sbarco e ricupero di informatori e di sabotatori (in gran parte N.P.).*

A questo tipo di missioni hanno partecipato motosiluranti, Mas e in secondo tempo anche sommergibili.

Motosiluranti e Mas sono stati impiegati colle modalità che seguono.

Una o due unità, dopo aver imbarcato il personale da sbarcare e i materiali stabiliti per il compimento della missione, lasciavano una base avanzata in un'ora del pomeriggio tale da poter raggiun-

gere il punto prescelto (Pin - Point in lingua inglese) per lo sbarco in un'ora della notte adatta all'operazione, tenendo conto della necessità di evitare la luce lunare; perciò nelle notti intorno al plenilunio non si eseguivano operazioni del genere.

Giunta al largo del punto prescelto, l'unità iniziava l'avvicinamento alla costa coi motori ausiliari silenziosi, fino a riconoscere il punto designato. Quando possibile, in seguito a precedente intesa con elementi a terra (1), l'individuazione del punto di sbarco era facilitata dallo scambio di segnali luminosi colla riva (luci tenui, generalmente azzurre).

Giunta l'unità alla minima distanza da terra, così da rendere il più breve possibile il tragitto sino all'approdo, venivano messi in mare battelli pneumatici a remi od a motore elettrico: imbarcatosi il personale dell'armamento e quello destinato a sbarcare, i battelli dirigevano verso l'approdo.

S'iniziava così la fase più delicata dell'operazione. Non di rado lo sciacquio dei remi o qualche imprevisto rumore destava l'attenzione del personale della vigilanza costiera nemica e ne seguiva una azione di fuoco con armi leggere (cui non di rado si univa anche qualche pezzo d'artiglieria) contro i battelli o le unità in attesa di ricuperarli, o contro entrambi.

Talvolta le unità incontravano presso il punto di approdo unità similari nemiche in perlustrazione. Nei combattimenti che ne seguivano le motosiluranti o i Mas dovevano allontanarsi e abbandonare l'impresa, se non era ancora iniziata, per sottrarsi all'azione di forze generalmente preponderanti. Talaltra le nostre unità hanno dovuto abbandonare alla loro sorte gli uomini già sbarcati; più spesso, però, hanno potuto ritornare sul posto e ricuperare i battelli coi loro armamenti, eseguendo arditissime manovre che hanno suscitato l'ammirazione degli ufficiali alleati presenti.

E' anche avvenuto che la sorte degli uomini allontanatisi coi battelli sia stata condivisa dall'equipaggio dell'unità incendiata o esplosa sotto il tiro nemico.

Nelle zone, dove la sorveglianza nemica risultava essere più attiva, le motosiluranti e i Mas erano scortati da una silurante di protezione contro eventuali attacchi dal largo.

(1) Le intese preventive erano stabilite via radio, tra il Comando Marina alleato competente (ad esempio, per l'Adriatico, il F.O.T.A.L.I.) e i fiduciari già in zona.

Dopo un certo tempo i battelli pneumatici furono sostituiti da dinghi forniti dagli Alleati, molto più adatti a far arrivare a terra asciutti uomini e materiali.

Data la modesta autonomia delle piccole unità impiegabili, le missioni erano compiute entro un limitato raggio dalla base di partenza (scelta in posizione il più avanzata possibile) così da esaurirsi in meno di 24 ore. Alcune volte, ricorrendo a particolari espedienti, sono stati compiuti sbarchi ad alcune centinaia di miglia dalla base (come, per esempio, nella zona di Venezia, partendo da Termoli con circa 450 miglia di percorso tra andata e ritorno).

Gli elementi ambientali non sempre favorevoli e qualche improvviso inconveniente al materiale hanno fatto sì che perizia, sangue freddo e spirito d'abnegazione del personale (ovviamente sceltissimo) siano stati sovente messi a dura prova. Qualsiasi esitazione, o distrazione, o errore poteva compromettere l'esito di una missione con gravi conseguenze, non soltanto per essa ma anche per tutte le successive.

Le missioni dei sommergibili avevano durata più lunga (sino ad una settimana) e comportavano generalmente più d'una operazione di sbarco con appuntamenti in vari settori della costa.

Le caratteristiche dei sommergibili consentivano di trasportare notevole numero di operatori da sbarcare colle relative dotazioni di armi e di materiali; inoltre la grande autonomia delle unità subacquee permetteva di ritentare durante la stessa missione operazioni di sbarco fallite, consentendo ai comandanti di affinare le modalità esecutive in base all'esperienza.

Dal mese di giugno 1944 sono entrati in azione anche nuclei di operatori della nostra organizzazione dei mezzi d'assalto.

Questi nuclei — trasportati, sbarcati e recuperati ad azione compiuta dai sommergibili o dalle motosiluranti — hanno compiuto brillantissime azioni di distruzione di obiettivi d'importanza militare in prossimità delle coste adriatiche, come ponti, strade, palificazioni, convogli ferroviari, ecc., per mezzo di cariche esplosive od incendiarie.

Le azioni erano organizzate da ufficiali americani ed erano talvolta condotte in collaborazione colla R.A.F. (Royal Air Force), i cui reparti avevano il compito di attaccare autocolonne ferme per interruzioni stradali, provocate poco prima dai nostri operatori e rese visibili dalla luce emessa da cariche incendiarie disposte lungo le strade.

b) e c) *Sbarco di materiali per i patrioti e ricupero di personale sbandato (specialmente in Balcania).*

Questi due tipi di missioni erano generalmente abbinati, sempre che vi fossero militari sbandati da recuperare.

Nel dicembre 1943 era stato fatto un tentativo per stabilire con ufficiali dell'Esercito un centro di raccolta di militari rimasti all'armistizio in Balcania: il tentativo, non riuscito, non ebbe seguito.

Tuttavia i centri di informazione anglo-americani s'interessarono per raccogliere e per avviare verso la costa alcuni nuclei di militari italiani sbandati; il ricupero fu eseguito — sebbene saltuariamente — da torpediniere, motozattere, motosiluranti e vedette antisom, che per missioni speciali si avvicinavano di nottetempo alla costa greco-albanese: scopo primo di tali missioni era quello di sbarcare il materiale destinato alle formazioni partigiane.

In primo tempo tali operazioni furono eseguite da torpediniere e da sommergibili; successivamente vi presero parte motozattere, destinate a portare il carico, talvolta considerevole, direttamente sulle spiagge. In questo caso la funzione delle Tp era quella di rimorchiare le motozattere durante la traversata per renderla più sollecita, di proteggerla e di dirigere le operazioni.

Il ricorso alle motozattere ha semplificato e abbreviato le operazioni di sbarco, perché mentre le torpediniere o i sommergibili erano costretti a fermarsi a notevole distanza dalla riva, ed il materiale doveva essere traghettato con battelli con grande perdita di tempo, con probabile fallimento parziale o totale della missione e talvolta con qualche perdita di materiale, lo sbarco dalle motozattere era immediato appena esse si erano arenate colla prua sulla spiaggia. Allo scopo di assicurare l'incaglio in punti adatti, per assenza di scogli e per opportuna inclinazione del fondo, era inviato un dinghi in ricognizione; esso, scelto il punto, vi guidava le motozattere.

Anche per l'imbarco degli uomini le motozattere risolvettero il problema nel minimo tempo e colla massima sicurezza, trattandosi di persone generalmente prive d'esperienza marinaresca, che altrimenti si sarebbero dovute imbarcare e traghettare su piccole imbarcazioni in piena oscurità e in condizioni di mare non sempre facili.

In totale queste missioni sulle coste della Balcania furono 32 e furono recuperati circa 1600 militari italiani.

d) *Rilievi idrografici.*

Nel gennaio 1944 sono stati affidati a nostre motosiluranti della flottiglia di Capri rilievi idrografici e ricognizioni nel settore costiero Anzio-Nettuno, quali preliminari per lo sbarco degli Anglo-americani iniziato il 22 gennaio 1944.

Analogamente, nella primavera successiva un nostro cacciatorpediniere ha eseguito una missione di appoggio a motoscafi d'assalto, impiegati con armamento misto italiano ed alleato in rilievi lungo la costa albanese per lo studio degli sbarchi in corso di preparazione.

Nel settembre 1944 un gruppo di motosiluranti e di Mas ha compiuto numerose missioni in collaborazione con unità alleate, durante la fase preparatoria e durante gli sbarchi degli Alleati nelle isole dell'Egeo e in Balcania, sbarchi che — iniziati ai primi di settembre 1944 — portarono alla progressiva evacuazione dei Tedeschi dai paesi balcanici, evacuazione conclusasi alla fine del 1944. In un ciclo operativo di circa un mese, in condizioni spesso difficili per il tempo avverso o per il contrasto nemico, le nostre unità si sono instancabilmente prodigate assolvendo brillantemente il loro compito.

e) *Appoggio ai mezzi d'assalto.*

Un cacciatorpediniere ed una motosilurante sono stati appositamente attrezzati per le operazioni di appoggio ai mezzi di assalto della Marina italiana in unione colle Marine alleate.

La funzione del cacciatorpediniere e della motosilurante era quella, già ampiamente sperimentata da noi prima dell'armistizio, di avvicinare alle basi e ai porti da violare gli operatori subacquei e di attenderli per l'eventuale ricupero.

Per gli operatori il rischio, dopo l'armistizio, era molto superiore che non prima. Infatti, se catturati, sarebbero stati quasi certamente passati per le armi, anziché essere considerati prigionieri di guerra, come era sempre avvenuto nei forzamenti di basi britanniche.

A tutte le operazioni speciali furono dagli Alleati dati nomi convenzionali, secondo la loro abitudine, come Puccini, Rossini, Verdi, Glacehouse, Beta, Indipendence, Epigram, Clarissa, Landlord, ecc. Molte operazioni, aventi in comune o lo scopo o la zona operativa, avevano una denominazione comune con un numero progressivo: ad esempio, Epigram I, II, III, IV, ecc.

44° ATTIVITÀ COMPLESSIVA E ORGANIZZAZIONE.

In totale, le missioni speciali compiute fra il settembre 1943 e la fine del conflitto sono state 335, così ripartite:

<i>Tipo di unità impiegate</i>	<i>Versante adriatico</i>			<i>Versante tirrenico</i>		
	1943	1944	1945	1943	1944	1945
Ms, Mas, Vas	27	156	23	15	45	1
Ct, Torp, Corv	1	44	2	—	1	1
Smg	7	12	—	—	—	—
Totale	35	212	25	15	46	2

Totale generale: 335

Le piccole unità insidiose operarono in due scacchieri principali: il Tirreno e l'Adriatico - Jonio, e con particolare intensità nell'Adriatico, specie durante il 1944, come appare dal prospetto.

a) *Attività nel Tirreno.*

Nel Tirreno agì la *flottiglia per servizi speciali*, costituita il 3 novembre 1943 con un ordine del F.O.W.I.T. (Flag Officer Western Italy Transport - ricordiamo). Eccone la genesi.

In seguito all'occupazione tedesca di Gaeta e di Napoli subito dopo l'armistizio, la dislocazione delle piccole unità fu la seguente:

— a Capri: le motosiluranti della II flottiglia Mas al comando del cap. freg. Alessandro Michelagnoli; i motoscafi della 1ª squadriglia antisom (unità con caratteristica A.S.) comandata dal sten. vasc. c. Giuseppe Po;

— a Ischia: le unità della 3ª squadriglia Vas al comando del ten. vasc. Claudio De Angeli; i motoscafi e i motovelieri costituenti la 2ª squadriglia antisom al comando del ten. vasc. c. Francesco De Laurentis; i motopescherecci del gruppo dragaggio di Napoli.

Questa situazione rimase invariata fino alla liberazione di Napoli e tale passò il 1º ottobre sotto il controllo alleato.

Negli ultimi giorni di settembre era stata richiesta dagli Alleati una Vas, equipaggiata da Italiani e con bandiera italiana, per compiere operazioni di sbarco di commandos e d'informati sulle coste controllate dai Tedeschi. La Vas concessa era stata la 222 (appar-

tenente alla 3^a squadriglia) con equipaggio volontario. Successivamente la B.S.F. (British Special Force) aveva richiesto a Maridipart Napoli la Vas 211, ed era stata così costituita la sezione Vas 211 - Vas 222, dipendente per l'impiego dalla B.S.F. Ben presto però era stato constatato che le Vas avevano velocità insufficiente agli scopi ed erano troppo rumorose per eseguire operazioni di sorpresa. Fu così che la B.S.F., a richiesta della 5^a Armata americana, rivolse la sua attenzione alle motosiluranti di Capri (c'erano le Ms 24, 52, 72 - V. paragrafo 27), le quali formarono il primo nucleo della « Flottiglia Servizi Speciali » che dal 3 novembre, con dislocazione ad Ischia al comando dell'ufficiale più anziano che era Michelagnoli, risultò composta dalle Ms 24, 52 e 72, dalla 3^a squadriglia Vas (Vas 206, 211, 218, 222, 226 e Mv *Cotugno* e *Cappelletti*), dai motoscafi efficienti, da motopescherecci e motovelieri necessari per le esigenze logistiche.

Le Ms 24 e 52 e le Vas 211 e 222 furono « allocated » (cioè messe a disposizione) alla B.S.F., mentre le altre unità dipesero operativamente dal F.O.W.I.T. e per lui dal N.O.I.C. di Ischia nel frattempo installato nell'isola. La Royal Navy s'impegnò a rifornire di tutto ciò che era necessario la flottiglia dei servizi speciali.

Il 18 gennaio 1944 il comando della flottiglia passò al cap. freg. Nicola Riccardi, essendo stato il cap. freg. Michelagnoli destinato ad altro incarico.

Il 13 febbraio 1944 la flottiglia perdette la Vas 206, per incendio manifestatosi in navigazione nel locale dei motori. Nonostante l'opera dell'equipaggio l'incendio non poteva essere domato e in soccorso della Vas, che si trovava al largo di Capri, accorreva un dragamine inglese, il quale si vide costretto ad affondare l'unità a colpi di mitragliera per evitare l'esplosione dei depositi di benzina, dopo averne preso a bordo il personale.

Il 16 febbraio 1944 la Ms 24 si trasferì da Ischia a Bastia aggregandosi alla V flotmas, che aveva sede a La Maddalena, per operare da questa base. Eseguì varie missioni, delle quali due speciali sbarcando personale in due punti della costa ligure, e rientrò ad Ischia il 25 maggio 1944.

Il 25 marzo 1944 anche la Ms 52 ebbe l'ordine di trasferirsi a Bastia, ma — giunta a La Maddalena — dovette sostarvi per una avaria all'invertitore di marcia e rientrare il 2 aprile ad Ischia allo scopo di sostituire il congegno.

Intanto le tre motosiluranti della flottiglia avevano compiuto, alternandosi in sezione di due, quattro missioni speciali sulla costa di Anzio - Nettuno per farvi eseguire rilievi topo-idrografici da per-

sonale britannico particolarmente addestrato, in vista dello sbarco alleato che ebbe inizio il 22 gennaio 1944. Le motosiluranti furono elogiate per queste missioni dal Comandante in Capo navale del Mediterraneo.

Le Vas 211 e 222, assegnate alla B.S.F., furono impiegate insieme colla Vas 206 per collegamenti tra Napoli ed Ischia e per il trasporto di ufficiali alleati nelle varie località del golfo. In seguito una Vas fu destinata a turno a disposizione del Port Security Office di Napoli, per i servizi di vigilanza portuale.

Per le esigenze logistiche delle Vas destinate ai servizi locali fu armato, come nave appoggio, il Mp *Edoardo C.*, ma — per soddisfare le più urgenti di tali esigenze — le Autorità britanniche ottennero dalla nostra Marina che il motopeschereccio fosse da noi derequisito, lo requisirono per loro conto e lo armarono con personale britannico alzandovi la bandiera inglese.

La fusione in una sola flottiglia di unità disparate — quali motosiluranti, vedette, motovelieri, motoscafi — era stata voluta ed effettuata dalle Autorità britanniche per motivi d'impiego contingente. Di organica non c'era che la 3ª squadriglia Vas, la quale aveva ad Ischia le sue installazioni per l'alloggio del personale e per la esecuzione di riparazioni.

Quando le Ms non furono più « allocated » alla B.S.F., non essendo più prevista nella zona attività adatta per le unità della flottiglia ed essendo il Mp *Edoardo C.* passato sotto la bandiera britannica, Maristat il 1º maggio 1944 sciolse la flottiglia dei servizi speciali ed automaticamente con essa la II flottiglia Mas, riunendo le unità del Tirreno colla V flottiglia Mas, ripartita in due squadriglie: una di Mas in Sardegna ed una di motosiluranti per i servizi speciali ad Ischia. La V flottiglia, nella sua nuova costituzione, ebbe per comandante il cap. freg. Giuseppe Roselli Lorenzini.

Durante il periodo della sua esistenza — dal novembre 1943 all'aprile 1944 — le motosiluranti della flottiglia dei servizi speciali compirono 14 missioni su costa occupata dall'avversario, di cui 3 in novembre e 3 in dicembre 1943 (1), 8 tra gennaio e marzo 1944.

(1) Nel prospetto sono indicate 15 missioni per il 1943, di cui 8 eseguite da Mas. Oltre alle 6 qui citate per le motosiluranti, c'era stata quella, anteriore, che aveva portato alla perdita della Ms 21 nella notte sul 25 settembre 1943 al largo di Punta Stendardo (Gaeta). Le prime numerose missioni compiute insieme con M.T.B. e M.G.B. britanniche, citate dal comandante Michelagnoli (V. paragrafo 27) non sono state conteggiate nel prospetto, perché da non ritenersi vere e proprie missioni speciali su costa nemica.

Oltre alla flottiglia dei servizi speciali operò in Tirreno la V flottiglia Mas (cap. freg. Enrico Marano) che aveva le sue basi in Sardegna. Stabilitasi a La Maddalena, dopo normalizzata la situazione colla partenza dell'ultimo soldato tedesco, la flottiglia poté disporre di 7 Mas: 505, 507, 509, 510, 541, 543, 546.

Questi operarono da La Maddalena o da Bastia, secondo l'ubicazione dell'obiettivo da raggiungere. Le 45 missioni speciali registrate nello specchio furono compiute sulle coste della Toscana e nelle isole dell'arcipelago toscano e qualcuna sulle coste liguri, partendo da La Maddalena o da Bastia, fino al luglio 1944, cioè fino a che non furono liberate l'Elba e Pianosa con truppe francesi alla metà di giugno 1944, poi le altre isole minori dell'arcipelago e Livorno il 18 luglio 1944. Particolarmente numerose furono le ricognizioni e le missioni speciali sulle coste dell'Elba in preparazione dello sbarco.

La V flottiglia Mas si arricchì delle tre Ms 24, 52 e 72 nell'aprile 1944, come si è detto; ma già la Ms 24 aveva operato da La Maddalena e da Bastia durante l'inverno 1944, compiendo 3 missioni speciali.

Ebbe anche l'apporto del Mas 562 nel luglio 1944. Questo Mas era stato catturato dai Tedeschi all'armistizio nel cantiere di Voltri, nel quale si trovava in riparazione. Ceduto alla repubblica sociale, che lo aveva impiegato alla dipendenza della pseudo X flottiglia Mas, si era scontrato il 30 giugno 1944 nelle acque antistanti Portoferraio con tre unità americane; incendiato da alcuni colpi ricevuti, era stato abbandonato dall'equipaggio che aveva dovuto gettarsi in mare; ma l'incendio si era subito spento in seguito alla messa in funzione del dispositivo antincendio da parte del sottufficiale direttore di macchina. Catturato il Mas e tratto in salvo il personale, gli Alleati lo consegnarono poi alla Marina italiana. Così entrò a far parte della V flottiglia, che provvide a rimetterlo in efficienza e a riarmarlo con un nuovo equipaggio.

A metà settembre 1944 era pronto ad entrare in azione, ma non ebbe occasione di compiere missioni speciali.

Per contro, la V flottiglia subì la dolorosa perdita di cinque unità.

Il Mas 546 (ten. vasc. Paolo Jappelli) saltò su una mina durante una missione speciale il 21 febbraio 1944 nelle acque della Capraia.

Il Mas 541 (sottoten. vasc. c. Guido Cosulich), partito da Bastia il 21 marzo 1944 per eseguire una missione speciale sulla costa ligure tra Genova e Savona, scomparve prima di giungere a destinazione senza lasciare alcuna traccia di sé.

Il Mas 505 (sottoten. vasc. Carlo Sorcinelli) ebbe una sorte assai dolorosa e deprecabile.

Il Mas, facente parte di una squadriglia con sede a La Maddalena, era uscito per trasferirsi a Bastia. Oltre il personale del Mas, erano a bordo il ten. vasc. Primo Sarti (quello stesso che all'armistizio era comandante militare dell'*Humanitas* [V. paragrafo 21 - c]) capo squadriglia e il cap. freg. Marcello Pucci Boncambi col suo attendente, che aveva una particolare missione da compiere. Appena fuori vista dai semafori, l'equipaggio, coi sottufficiali alla testa secondo un piano prestabilito, rivolse le armi contro i tre ufficiali imponendo loro di far rotta per la costa della penisola italiana. Dinanzi al loro rifiuto, li uccise l'uno dopo l'altro a bruciapelo (mentre animosamente si difendevano) colle raffiche dei fucili mitragliatori e poi diresse per Porto Santo Stefano, dove gli ammutinati si presentarono al Comando tedesco locale. Alla memoria dei tre valorosi soprafatti nell'impari lotta fu decretata la medaglia d'oro. Il Mas, incorporato nella pseudo X flottiglia Mas, eseguì alcune missioni al servizio della repubblica sociale e il 24 aprile 1945 fu autoaffondato ad Imperia per impedire che tornasse in mano della Marina, che l'equipaggio aveva tradito macchiandosi per di più di un orribile crimine, che fu poi giudicato dalla Magistratura militare.

I Mas 507 e 509 furono entrambi distrutti a Bastia il 12 agosto 1944 da un incendio di benzina, mentre — ormezzati l'uno accanto all'altro — stavano rifornendosi.

La sola missione speciale compiuta da cacciatorpediniere nel 1944 fu quella di appoggio ai mezzi di assalto che operarono nelle acque di La Spezia (21 giugno 1944) e nel 1945 quella nel porto di Genova (19 aprile 1945). I cacciatorpediniere erano rispettivamente il *Grecale* e il *Legionario*.

b) Attività nell'Adriatico e nello Jonio.

In questo scacchiere operativo fu concentrata la massima parte delle motosiluranti e la metà dei Mas disponibili nelle acque metropolitane.

Concluso l'accordo Cunningham-de Courten, si stabilirono subito contatti tra i Servizi d'informazione inglese e italiano per definire le modalità d'invio, per mezzo di nostre piccole veloci unità, d'informatori nell'Italia occupata.

Il 23 settembre 1943 — data dell'accordo — erano già, ripartite fra Taranto e Brindisi, le seguenti unità adatte allo scopo:

— Ms 31, 53, 65 e 73 (a Taranto); 33 e 74 (a Brindisi);

— Mas 432, 434, 514, 516, 517, 519 e 547 (il solo a Taranto, mentre gli altri erano a Brindisi).

Nessuna nuova unità si aggiunse a questi Mas, che furono entro il 1943 tutti concentrati in Adriatico con basi di appoggio logistico a Brindisi, fino al 19 agosto 1944 quando giunsero in questa ultima sede i quattro Mas (523, 538, 540, 545) provenienti dal disciolto Grupmas del Levante (V. paragrafo 35), scortati dal Ct *Oriani* durante la lunga traversata di sei giorni da Alessandria a Brindisi con brevissime tappe intermedie ad Augusta e a Taranto.

Nessuno dei Mas andò perduto; furono disarmati per inefficienza e demoliti il Mas 432 nel dicembre 1943 e il Mas 517 nel dicembre 1944.

Quanto alle motosiluranti — delle quali andò perduta nel corso di una missione la Ms 33 soltanto, mentre la Ms 53 fu radiata nel dicembre 1944 — alle due inizialmente presenti a Brindisi se ne aggiunsero altre 10, anch'esse appoggiate logisticamente alla base di Brindisi:

— il 10 ottobre 1943 la Ms 31, proveniente da Taranto;

— l'11 ottobre 1943 le Ms 56 e 61, provenienti da Malta e la Ms 65 proveniente da Taranto;

— il 28 ottobre 1943 la Ms 55, proveniente da Malta e la Ms 53 proveniente da Taranto;

— il 1° novembre 1943 la Ms 64, proveniente da Taranto (dove era giunta da Malta il 5 ottobre);

— il 14 novembre 1943 la Ms 73, proveniente da Taranto;

— il 27 novembre 1943 la Ms 54 proveniente da Malta (1);

— il 1° giugno 1944 la Ms 35, proveniente da Taranto (dove era giunta da Malta il 5 ottobre 1943).

La prima missione svolta in Adriatico fu quella del Mas 514 sotto la direzione del cap. corv. Raul Galletti, preposto alla sezione di Brindisi del nostro servizio informazioni. La missione, eseguita

(1) La Ms 54, in occasione del breve soggiorno a Malta del Maresciallo Badoglio col Ministro de Courten per la firma dell'armistizio lungo il 29 settembre, aveva imbarcato le due alte Autorità per consentire loro di passare in rassegna le navi italiane, che erano ancorate a Marsa Scirocco.

il 4 ottobre 1943 partendo dalle Tremiti e sbarcando informatori sulla costa abruzzese, ebbe regolare svolgimento.

Dopo questo primo successo fu deciso di stabilire un punto di appoggio avanzato quanto più possibile verso nord, allo scopo di abbreviare i percorsi sia per diminuire la probabilità che Ms e Mas fossero avvistati durante il tragitto di andata e ritorno, sia per risparmiare carburante. La scelta cadde su Termoli, che era stata liberata il 5 ottobre ed era quindi vicinissima alle prime linee che passavano a sud di Ortona (liberata nella seconda metà di dicembre 1943).

Le prime unità dislocate a Termoli furono il 18 ottobre 1943 le Ms 31, 33 e 74 (al comando del cap. corv. Mario Paolo Pollina) appartenenti alla I flottiglia Mas comandata dal cap. freg. Giorgio Manuti. Le tre unità operavano per i commandos agli ordini del commander britannico H. R. N. Nichols. Il cap. freg. Manuti, recatosi il 23 ottobre a Termoli per ispezionare le motosiluranti riferì di aver trovato gli equipaggi fieri di poter riprendere un'attività di nuovo genere, ma che avrebbe confermato anche agli occhi degli Alleati le loro qualità combattive.

In breve Termoli divenne il punto d'appoggio operativo principale per le piccole unità destinate alle missioni speciali verso nord, e tra novembre e i primi di dicembre 1943 vi furono trasferite — in ordine cronologico — anche le Ms 61, 56, 55, 53, 73, 65, 54.

La base di sostegno tecnico-logistico fu portata da Brindisi a Manfredonia alla fine di gennaio 1944, sfruttando le risorse cantieristiche locali completate da sistemazioni della Marina militare.

Quando il fronte raggiunse la linea gotica la base operativa fu trasferita ad Ancona, e il punto d'appoggio a Senigallia e da ultimo a Porto Corsini. Anche Ortona servì saltuariamente da porto di partenza per missioni speciali, e così pure San Benedetto del Tronto.

Da Ancona operarono le Ms 64 e 73 a partire dall'agosto 1944, le Ms 56 e 55 a partire dal settembre 1944, la Ms 65 a partire dal novembre 1944. Da Senigallia l'attività ebbe inizio nell'ottobre 1944 colla Ms 64, cui si aggiunsero le Ms 55 e 65 nel novembre successivo, le Ms 35 e 61 nel marzo 1945 e la Ms 31 nell'aprile.

A Brindisi si avvicinavano le unità quando erano destinate alle missioni sulle coste albanesi e greche appoggiandosi spesso anche a Otranto, oppure vi si recavano per rimettersi in efficienza in quella base provvista di adeguati mezzi per riparazioni di ogni specie.

Le sole unità che non operarono mai partendo da Termoli — ma da Brindisi-Otranto o da Senigallia soltanto — furono le Ms 35 e 64.

La Ms 74 lasciò la I flottiglia il 2 novembre 1943 per essere adibita al trasporto dei mezzi d'assalto, come è stato già accennato. Ritornò a Termoli nel maggio 1944 e poi andò nel Tirreno, dove partecipò alle azioni contro i porti di La Spezia e di Genova, citate nel paragrafo 34, imbarcando i mezzi d'assalto la prima volta a Bastia e la seconda volta a Livorno.

Nel corso delle numerosissime missioni compiute, molte delle quali — pur non essendo speciali — comportavano notevoli rischi, le Ms ebbero più volte occasione di combattere oppure di doversi sottrarre ad azioni di fuoco contro cui non erano in condizioni di reagire:

— Nella notte sul 3 novembre 1943 la Ms 33 fu affondata da intenso tiro di armi automatiche appostate sulla costa tra Ortona e Pescara, durante una missione speciale che aveva in corso uscendo da Termoli.

— Nella notte sul 4 aprile 1944 la Ms 54 riuscì a sottrarsi in tempo ad un intenso fuoco da terra, dopo aver imbarcato informatori americani sulla costa albanese; era uscita da Brindisi.

— La Ms 65 e la Ms 74, durante una lunga missione di 7 giorni compiuta in settembre 1944 nelle acque tra Capo Kephali e Corfù, furono sottoposte cinque volte a tiro da terra: dalle 09.00 alle 10.15 del 24; dalle 14.10 alle 14.15 del 26; dalle 11.50 alle 12.05 del 28; dalle 19.00 alle 19.30 del 28 e dalle 12.10 alle 12.40 del 29: anch'esse erano uscite da Brindisi e anche da Otranto.

— Ancora la Ms 54 sostenne un'azione di fuoco contro truppe, appostate sulla costa nella zona di Antivari, il 1° novembre 1944 durante una crociera antinave; base di partenza Brindisi.

— La Ms 56 sostenne un combattimento contro un'unità nemica durante una missione speciale nella notte sul 13 novembre 1944, in prossimità della costa albanese.

— Verso le 22.30 del 29 aprile 1945 le tre Ms 31, 35 e 61 — uscite da Senigallia per un agguato antinave nell'Alto Adriatico — s'incontrarono con un'unità nemica (motovedetta o motosilurante) e la costrinsero a dileguarsi col loro tiro.

Per chiudere questa ricapitolazione dell'attività delle motosiluranti, dei Mas e delle Vas, riportiamo la composizione organica delle flottiglie, tra cui erano ripartite al 31 dicembre 1944, data dopo della quale non ci furono più varianti per perdite o per radiazioni.

I flottiglia Mas (base Brindisi)

1^a sq. Mas 434 - 514 - 516 - 519 - 547
 3^a sq. Ms 31 - 35 - 65 - 73
 5^a sq. Ms 54 - 55 - 56 - 61 - 64

V flottiglia Mas (base La Maddalena)

Mas 510 - 543 - 562
 sq. servizi speciali Ms 24 - 52 - 74 (a Ischia)

Ms assegnata al Gruppo Mezzi Assalto (a Taranto)

Ms 74

Unità in lavori a Brindisi

Mas 523 - 538 - 540 - 545 (probabilmente qualcuno
 aveva finiti i lavori)

Unità aggregate alla squadriglia servizi speciali (a Ischia)

Unità antisom AS 7 - 18 - 31 - 33 - 34 - 35 - 58 - 67 - 141
 Vas 211 - 218 - 222.

Nello scacchiere dell'Adriatico e dello Jonio operarono, per un complesso di 66 missioni speciali cacciatorpediniere, torpediniere, corvette e sommergibili, con una nettissima differenza d'intensità di impiego di questi tipi di unità rispetto a quelle verificatesi nel Tirreno. Ciò dipese principalmente dal fatto che sulle sponde orientali di quello scacchiere si manifestò la necessità di preparare l'occupazione della Balcania da parte degli Alleati, e che per tali missioni, in zone relativamente lontane dalle basi nazionali con traversate in condizioni di mare spesso avverse per le motosiluranti e per i Mas, fu necessario usare in prevalenza unità di migliori qualità nautiche.

Ecco come furono ripartite le missioni tra le varie unità, che vi furono impiegate:

— Cacciatorpediniere (17 missioni):
Artigliere: 2, tutte nel 1944,
Granatiere: 7, " " "
Grecale: 3, " " "
Oriani: 5, " " "

- Torpediniere (27 missioni):
 - Aliseo*: 3, tutte nel 1944,
 - Animoso*: 11, " " " "
 - Ardimentoso*: 7, " " " "
 - Cassiopea*: 1, " " " "
 - Indomito*: 5, " " " "
- Corvette (3 missioni):
 - Ape*: 2, tutte nel 1945,
 - Flora*: 1, nel 1943 (1);
- Sommergibili (19 missioni):
 - Axum*: 3, nel 1943,
 - Diaspro*: 1, nel 1944,
 - Manara*: 1, nel 1943,
 - Marea*: 2, nel 1943,
 - Nichelio*: 7 (1 nel 1943 e 6 nel 1944),
 - Platino*: 5, nel 1944.

Le corvette furono scarsamente usate nelle missioni speciali per la loro velocità relativamente modesta (massima 20 nodi), che ne rendeva troppo rischioso l'impiego.

Nell'esecuzione delle loro missioni le unità non incontrarono contrasto avversario (salvo pochi attacchi aerei durante le traversate), eccetto i Ct *Granatiere* e *Oriani*, nel corso di una delle cinque missioni da essi compiute in sezione per bombardare zone costiere della Grecia e dell'Albania durante la quale furono attaccati da 4 motosiluranti tedesche che respinsero con tiro celere fra le 22.46 e le 22.56 del 2 maggio 1944, mentre stavano svolgendo un'azione di fuoco contro Antivari.

45° MISSIONI SPECIALI DELLE MOTOSILURANTI E DEI MAS.

Ci si limiterà a descrivere le sole missioni di particolare rilievo, per il modo come si svolsero.

(1) Si è considerata missione speciale quella compiuta dalla *Flora* il 9 settembre 1943 a Taranto, quando essa appoggiò lo sbarco presso l'opera fortificata della batteria «Toscana» in presenza dei Tedeschi della compagnia di rinforzo (V. paragrafo 26-a).

1 - *Motosilurante 33 (sottoten. vasc. Renato Bechi).*

La motosilurante partì da Termoli alle 18.15 del 2 novembre 1943 avendo a bordo alcuni paracadutisti alleati col loro capo gruppo, un tenente di vascello inglese ed alcuni informatori italiani. Alle 23.00 giunse a 300 metri dalla costa in corrispondenza di Silvi Marina, circa 5 miglia a nord di Pescara. Mentre, coi motori fermi, stava per mettere in mare i battellini per lo sbarco degli uomini trasportati fu investita da raffiche di fuoco di mitragliera e fors'anche di cannoni di piccolo calibro. Il sottoten. vasc. Bechi diede subito ordine di mettere in moto i motori per allontanarsi e di gettare in mare bombe fumogene per mascherarsi, ma i motori non partirono perché la tubolatura d'aria compressa d'avviamento era stata colpita; inoltre era stato ucciso uno dei motoristi ed un altro era rimasto ferito. Il Bechi tentò allora di fasciare la tubolatura col suo passamontagna, ma senza ottenere alcun risultato. Il tiro nemico continuava, ferendo tra gli altri anche il sottonocchiere che stava al timone e il radiotelegrafista, il quale riuscì tuttavia a lanciare il segnale di soccorso.

Intanto vari incendi si erano sviluppati e il comandante, giudicando impossibile ogni reazione di fuoco da parte della sua unità, ne ordinò l'abbandono. Aiutò i feriti a scendere in mare e si gettò in acqua per ultimo. Poiché i battellini di gomma, cui erano aggrappati i feriti, erano stati colpiti anch'essi e stavano per affondare, tornò a bordo per prendere alcuni salvagente e vi riuscì in parte, mentre sull'unità avvolta dalle fiamme continuavano a grandinare proiettili delle mitragliere e gli incendi stavano facendo scoppiare le riserve delle munizioni. Fu colpito da varie schegge, una delle quali gli trapassò il braccio sinistro che rimase paralizzato. Lanciati in mare tutti i salvagente che riuscì a prendere, si gettò nuovamente in acqua, cedette il proprio salvagente ad un sottocapo ferito ed esortò tutti i naufraghi a raggiungere la terra. Manifestò anche agli uomini più vicini a lui il proposito di ritornare una seconda volta a bordo per accelerare in qualche modo l'affondamento della *Ms*, ma non ebbe la forza di attuare il suo proponimento, che d'altronde con un braccio paralizzato non sarebbe riuscito a portare a termine. Nuotando col solo braccio destro si avvicinò alla spiaggia, ma — sentendo distintamente voci tedesche — rimase nell'acqua per allontanarsi, coi piedi sul fondo, dalla zona più pericolosa e poi raggiungere la terra. Arrivò ad una casa colonica, dove fu amorevolmente soccorso e quindi — aiutato dalla gente del luogo — riuscì

con vari stratagemmi e travestimenti a raggiungere prima un paesetto e poi la cittadina di Penne dove fu alla meglio curato in un ospedale. Tentò più volte invano di portarsi al sud passando le linee, che non erano lontane, insieme col sottonocchiere ferito anche lui ad un braccio. Riusciti infruttuosi i tentativi, raggiunse Pisa dove aveva la famiglia e dove poté eludere ogni contatto coi nazifascisti, mentre il sottonocchiere andò a Vicenza. Degli altri uomini, che erano sulla Ms 33, la massima parte — e tra questi ovviamente i feriti — fu catturata e avviata ai campi di concentramento o di lavoro. Al sottoten. vasc. Bechi fu decretata la medaglia d'argento al valor militare; anche altri furono decorati.

Il mancato rientro a Termoli della Ms 33 il mattino del 3 novembre aveva gettato dubbi e ansietà tanto più che sia il cap. corv. Pollina, imbarcato sulla Ms 31, che aveva eseguito una missione in zona vicina, sia altri ufficiali inglesi imbarcati su altre unità in navigazione la stessa notte, avevano visto verso le 01.30 una grande fiammata in direzione di Pescara. Il Comando italiano non aveva mezzi di comunicazione a sua disposizione e il cap. freg. Manuti, che si trovava a Termoli, interessò il locale Comando inglese per una ricognizione aerea. Ne furono fatte due, entrambe con esito negativo. Anche la Ms 31, uscita da Termoli il 3 e il 4 novembre per ricercare la Ms 33 non ne trovò traccia. Della sorte della Ms 33 non si ebbero notizie finché qualcuno degli scampati non rientrò dalla clandestinità o dalla prigionia, presentandosi ad un'Autorità della Marina.

La Ms 33 aveva nei dieci giorni precedenti già compiuto altre quattro missioni: 22-23 ottobre e 26-27 ottobre, sbarcando informatori e materiali; 27-28 ottobre e 30-31 ottobre, con lo stesso scopo oltre a quello d'imbarcare ex nostri prigionieri inglesi.

2 - *Motosilurante 31 (sottoten. vasc. c. Antonio Scialdone).*

La vicenda, che stiamo per narrare, di questa motosilurante è stata scelta fra altre dello stesso genere, perché dà un'idea dell'insistenza con cui il personale agiva quando occorreva eseguire a tutti i costi una missione speciale.

Alle 17.00 del 21 ottobre 1943 la Ms 31 era uscita da Termoli insieme col mezzo da sbarco inglese L.C.I. 272 (Landing Craft Infantry, n. 272). Ms 31 aveva a bordo il colonnello inglese Simons, 4 ufficiali e 8 militari inglesi e materiali. Aveva diretto verso un'inseguenza a sud di Punta del Moro (a sud di Ortona) dove doveva anche imbarcare alcuni ex prigionieri inglesi. In un punto prestabilito

avrebbe dovuto essere avvistato un segnale convenuto. Da terra fu dato un allarme e l'unità fu fatta segno a raffiche di moschetteria e di mitragliatrici leggere. La missione era stata rinviata e la Ms 31 era rientrata a Termoli alle 07.00 del 22 ottobre.

La missione era stata ritentata la sera stessa, lasciando Termoli alle 18.05 con a bordo oltre al col. Simons, il comandante Nichols, 4 ufficiali e 3 militari britannici. Questa volta il segnale era stato avvistato. Erano stati allora messi in mare i battelli, ma per difficoltà incontrate nell'avvicinarsi alla spiaggia, per la presenza di militari tedeschi, gli uomini non avevano potuto essere sbarcati. Alle 04.00 del 23 la Ms 31 era rientrata a Termoli.

Finalmente la missione riuscì, partendo da Termoli la sera del 24 alle 18.10. Questa volta erano a bordo il comandante Nichols, 3 ufficiali e 5 militari inglesi. La motosilurante diresse per la foce del fiume Vomano, dove alle 21.50 sbarcò l'uomo designato come informatore con due militari e una stazione r.t. portatile. Lasciò poi la zona dirigendo verso un altro punto prestabilito, dove giunse alle 02.00 del 25 mandando a terra con un battello un altro informatore. Alle 02.10 sopraggiunse il L.C.I. 123, che prese terra ed imbarcò 60 ex prigionieri fuggiti dai campi di concentramento. Alle 03.30 le due unità fecero rotta insieme per Termoli, nel cui porto entrarono alle 10.30 dello stesso 25 ottobre.

Di particolare rilievo è stata la missione compiuta dalla Ms 31 nei primi due giorni di novembre. Alle 14.00 del 1° novembre essa partì da Termoli, avendo a bordo il capoflottiglia cap. freg. Manuti e circa 20 persone tra ufficiali, personale di commandos e informatori civili. Dopo aver riconosciuto Monte Conero (Ancona) proseguì per le foci del Po, dove l'identificazione della costa fu resa difficile dalla foschia. Alle 01.00 del 2 novembre, dopo aver diretto arditamente verso terra a 24 nodi con tutti i tre motori a mezza forza, la Ms 31 si fermò a 800 metri dalla bassa spiaggia nei pressi dell'esatto punto prestabilito e sbarcò regolarmente uomini e materiali. Alle 12.00 del 2 novembre rientrò incolume a Termoli, dopo aver percorso in totale 530 miglia alla velocità media di 25 nodi.

La lunga missione, ardita per la sua stessa lunghezza, destò particolare soddisfazione anche nelle Autorità alleate.

3 - Motosilurante 61 (*sottoten. vasc. Antonio Tedeschi*).

Ciò che stiamo per esporre offre interesse, non perché la Ms 61 abbia incontrato contrasto da parte nemica, ma per l'intensità del suo impiego eseguendo nove missioni in un mese.

Giunta a Termoli da Brindisi il 1° novembre 1943, la Ms 61 partì alle 18.45 del 2 avendo a bordo il caposquadriglia cap. corv. Pollina, il comandante Nichols, il ten. vasc. inglese Martin e alcuni marinai britannici. Giunta alle 23.10 mezzo miglio a nord della foce del Vomano, mandò a terra quattro battelli pneumatici coi quali ritirò 16 commandos, che avevano operato in quella zona, rientrando a Termoli alle 06.50 del 3.

Alle 19.30 dello stesso giorno ripartì col Nichols, il Martin e 9 commandos. Alle 23.10, nei paraggi di Pescara, non riuscì a sbarcare i commandos per la densa foschia che le impedì d'identificare la costa. Diresse allora per la foce del Vomano nella speranza di recuperare due uomini, che non erano venuti all'appuntamento la notte precedente. Trascorso invano il periodo d'attesa prestabilito per le eventuali segnalazioni da terra, ripartì recandosi a Silvi nella speranza di trovare qualche traccia della Ms 33 o del suo equipaggio. Riuscita vana anche questa ricerca, rientrò a Termoli alle 06.30 del 4.

Il giorno 15 novembre eseguì una ricognizione delle Isole Tremiti. La ricognizione aveva lo scopo di constatare quali possibilità di appoggio poteva fornire il piccolo frastagliato arcipelago ad un reparto di commandos agli ordini del maggiore dell'Esercito britannico Lefroy, il quale desiderava farne base di partenza per un motoveliero a sua disposizione per operare sulle vicine coste della penisola. Le Tremiti offrivano infatti, isolate com'erano, il vantaggio di poter preparare le azioni dei commandos nel più assoluto segreto: per questo furono prescelte dal Lefroy.

Partita alle 07.05 del 15, con a bordo 3 ufficiali inglesi e 20 commandos, la Ms 61 raggiunse le Tremiti alle 09.00. Qui vi trovò il L.C.I. 129 all'ancora in un'insenatura dell'isola di San Nicola. Ne ebbe ordine di proseguire per Pianosa, ma a causa del mare grosso in aumento dovette ritornare indietro e, dopo aver sbarcato i commandos nell'isola di San Domino, li riprese a bordo dopo che ebbero eseguito la ricognizione e ritornò a Termoli alle 16.05 dello stesso giorno.

Dopo una ricognizione compiuta il 18 novembre all'entrata del canale della laguna di Varano (costa settentrionale del Gargano), dove era incagliato il motopeschereccio *Tynnus*, la Ms 61 eseguì un'altra missione il 27-28 novembre.

Lasciata Termoli alle 20.30 del 27 col cap. freg. Nichols, il ten. vasc. Martin, 3 ufficiali e 8 militari dell'Esercito inglese, incontrò mare grosso che la costrinse a ridurre la velocità e ritornare a Ter-

moli dopo sei ore per non essersi potuta trovare in tempo all'appuntamento con personale da recuperare sulla costa.

Ripartì alle 16.10 dello stesso giorno 28 in sezione colla Ms 56, sulla quale si trovava il caposquadriglia cap. corv. Pollina insieme col Nichols. Appena fuori del porto le due Ms si disposero in formazione di scorta antisom ad un convoglio di mezzi da sbarco inglesi diretti verso Ortona. Alle 16.35 la Ms 56 fu costretta, per la rottura di un frenello del timone, ad abbandonare la formazione e a ritornare in porto; la Ms 61 proseguì da sola la scorta, che lasciò — come prestabilito — alle 18 rientrando a Termoli.

Alle 16.30 del 29 prese nuovamente il mare, ancora col cap. freg. Nichols, un tenente di vascello e un ufficiale dell'Esercito inglese con 5 marinai, oltre ad un agente del Secret Service alleato. Alle 21.00 diede fondo a circa 500 metri dalla spiaggia a sud della foce del Tronto e mandò a terra con un battello il tenente di vascello con un suo marinaio e l'agente. Alle 22.15 — mentre attendeva il ritorno del battello — fu illuminata per alcuni minuti da un bengala lanciato da un velivolo. Alle 23.00, non vedendo ritornare il battello, ne inviò un secondo alla ricerca del comandante Nichols, avvicinandosi a 200 metri dalla spiaggia. Verso mezzanotte il comandante Nichols ritornò a bordo senza aver rintracciato il primo battello e decise di ritornare a Termoli, dove la Ms 61 entrò alle 04.50 del 30.

Dopo tredici ore di sosta in porto la Ms 61 ripartì col Nichols, un corrispondente di guerra inglese e i soliti marinai britannici addetti ai battelli. Questa volta si ancorò dopo la mezzanotte davanti a Numana, a un centinaio di metri da terra. Sbarcato regolarmente il corrispondente di guerra e attesi invano per un paio d'ore alcuni segnali che avrebbero dovuto esser fatti da terra, salpò rientrando a Termoli alle 07.20 del 1° dicembre.

Il 4 dicembre procedette con successo al disincaglio del motoschereccio *Tymnus*.

4 - *Mas 516 (ten. vasc. Alberto Scaroni) e 519 (sottoten. vasc. Giorgio Bobbiese).*

Era giunta notizia ai Comandi italiani, confermata da militari provenienti da Dhermi (località a sud di Valona) e sbarcati ad Otranto, che sulla costa albanese si trovavano circa 30 uomini ansiosi di rimpatriare e che dai villaggi vicini a Dhermi sarebbe stato possibile radunare in breve tempo un migliaio di sbandati. Si ag-

giungeva che per il momento non erano segnalati Tedeschi nella zona, ma che si temeva a breve scadenza un rastrellamento. In primo tempo, in base alle informazioni iniziali si era progettato l'invio davanti a Dhermi di due torpediniere, ma poi era stato deciso di eseguire l'operazione in due tempi: prima mandare sul posto poche persone per organizzare il ricupero degli sbandati e poi effettuare il ricupero con mezzi proporzionati al numero di persone da trasportare.

Così, la sera del 25 dicembre 1943 partirono da Brindisi i due Mas 516 e 519. Sul 516 erano imbarcati il capoflottiglia cap. freg. Manuti, un maggiore dell'Esercito e un civile pratico della zona e interprete d'albanese; sul 519 un altro civile ed un radiotelegrafista del SIM (Servizio Informazioni Militari) con una stazione r.t. portatile.

Alle 03.15 del 26 i due Mas si fermarono a circa 400 metri dalla costa in prossimità di Dhermi. Ciascuno distaccò un battello col vogatore e col personale da lasciare a terra; i due battelli andarono verso la spiaggia a una trentina di metri di distanza l'uno dall'altro. Alle 04.00, non essendo ritornati i due battelli, i Mas si avvicinarono di 200 metri alla costa. Il Mas 516 rintracciò il battello del Mas 519, il quale riferì che — appena l'altro battello aveva toccato terra — si erano avvicinate sei o sette persone fornite di lampadine tascabili e che perciò aveva rinunciato allo sbarco. Non si erano uditi né spari né gridi, ma il battello non era più tornato indietro. Il comandante Manuti rinviò il battello sul proprio Mas 519, con l'ordine di ritentare lo sbarco un poco più a sud, mentre egli col 516 si intratteneva ad aspettare il suo battello, avvicinandosi ancora alla spiaggia fino a circa 100 metri. Vide numerose luci di lampade tascabili, una delle quali fece qualche segnalazione non corrispondente a nessuna di quelle convenute. Chiamò anche col megafono il vogatore del battello mancante, ma non ottenne risposta. Frattanto il 519, spostandosi lungo la costa, cercava di rimandare a terra i propri uomini; non poté farlo, perché le luci da terra seguivano il Mas in tutti i suoi spostamenti. Ritornato allora il Mas 519 verso il 516, il comandante Manuti, dopo un ultimo tentativo di rintracciare il suo battello, alle 05.35 decise di rimettere in rotta per Brindisi per non essere sorpreso dall'alba in vista della costa occupata dal nemico. Alle 09.25 del 26 i due Mas erano di nuovo a Brindisi.

Il vogatore del battello smarrito, silurista Cesare Palmieri, rientrò dopo qualche tempo a Brindisi con altro mezzo.

5 - *Motosilurante 53 (sottoten. vasc. Mario Manusardi) messa fuori uso da un fortunale.*

Nella notte fra il 31 dicembre 1943 e il 1° gennaio 1944 si abbatté su Termoli un violento temporale. La violenza del mare aprì una breccia nel molo del porto, asportando le prese dell'ormeggio della Ms 53. Il suo comandante tentò immediatamente di portare la motosilurante in un angolo protetto del porto, ma i motori non risposero e l'unità finì per andare in secco. Si produssero varie falle che misero la motosilurante fuori servizio per lungo tempo. Soltanto il 22 gennaio 1944 la motosilurante poté essere disincagliata dalla Ms 65, rimessa a galla e rimorchiata il 29 a Manfredonia, dove non fu possibile rimetterla in piena efficienza, tanto che — come si è veduto — fu radiata nel dicembre 1944.

6 - *Lotte contro il maltempo.*

La Ms 65 (ten. vasc. c. Corrado Pinotti), trasferita da Brindisi a Termoli il 3 gennaio 1944, partì il giorno dopo alle 19.00 insieme colla Ms 31. La sezione mise in rotta per Pesaro, essendo il cap. corv. Pollina sulla Ms 31 e il cap. freg. Nichols sulla Ms 65. Il mare era agitato, il vento fresco e frequenti i piovaschi, tanto che nel buio più assoluto con visibilità quasi nulla le due unità verso le 22.30 perdettero il contatto. Le condizioni del tempo costrinsero ad invertire la rotta per ritornare a Termoli, ma il mare grosso rendeva assai difficile anche imboccare il porto. La Ms 31, per la particolare esperienza del comandante Pollina, riuscì ad entrare al buio, alle 04.30 del 5, dopo aver ripetuto due volte la manovra. La Ms 65, che aveva invertito la rotta alcune ore dopo la Ms 31, rientrò a Termoli alle 11.30. L'abilità marinaresca del ten. vasc. Pinotti suscitò l'ammirazione del cap. freg. Nichols che, alle felicitazioni verbalmente espresse, volle aggiungere una lettera di rinnovo della sua ammirazione. Anche per gli altri comandanti, che fino allora lo avevano accompagnato nelle varie missioni, volle esprimere per iscritto i suoi elogi.

Lo stesso giorno 4 gennaio, alle 21.50, lasciavano Termoli per Porto Civitanova anche le Ms 54 e 55. Anch'esse, verso mezzanotte, di fronte al cattivo tempo in continuo peggioramento, si videro costrette a desistere dalla missione e a ritornare a Termoli. Data la difficoltà — rinnovatasi per esse — d'imboccare il porto, la Ms 54 riusciva ad entrare all'inizio del crepuscolo mattinale, mentre la Ms 55, dopo essere rimasta qualche tempo alla cappa, entrava a luce fatta.

Agli elogi rivolti ai comandanti dal cap. freg. Nichols si aggiunse lo stesso 5 gennaio una lettera di compiacimento del F.O.L.I. (amm. Mc Gregor) al F.O.T.A.L.I. (amm. Peters). Eccono il testo:

« Motosiluranti italiane a Termoli — Trasmetto un estratto della relazione del Comandante Superiore dellè Forze da sbarco avanzate di Termoli — Durante il periodo considerato ho avuto alla mia dipendenza una media di quattro motosiluranti italiane. Esse hanno dato prova di un'autentica abilità ed efficienza in tutti gli incarichi che sono state chiamate a svolgere. Il personale di questa flottiglia ha sempre collaborato con entusiasmo e con alto spirito, e la sua cordiale cooperazione in ogni campo è molto soddisfacente ».

7 - *Motosilurante 73 (sottoten. vasc. Alceste Longo).*

Partita da Brindisi il 14 gennaio 1944 alle 07.30, sostò a Manfredonia, dove il giorno dopo ritirò dall'unità inglese F.P.N. 2021, appositamente giunta colà, i battelli da sbarco, occorrenti per la missione che doveva compiere a Porto San Giorgio.

Trasferitasi a Termoli, la Ms 73 imbarcò il personale incaricato della missione, tra cui informatori e guastatori italiani (N.P.), e il 20 — dopo calmatasi la tempesta che aveva imperversato in quei giorni — salpò verso le 16 per Porto San Giorgio.

Alle 21.10 i battelli diressero verso una spiaggia poco a sud di questa località coi guastatori a bordo. Ma alle 22.55 sulla linea ferroviaria litoranea deragliò un treno carico di munizioni, per effetto di due cariche esplosive deposte sulle rotaie, e i guastatori furono costretti a rientrare sulla Ms 73. Questa allora salpò e diresse per un altro punto di sbarco a sud del Tronto. Per raggiungerlo la motosilurante avrebbe dovuto aggirare un campo di mine munite di antenna; ma, per guadagnare tempo e approfittando della confusione avvenuta a terra in seguito all'attentato ferroviario, passò vicinissima alla costa col motore silenziato in funzione, al di dentro del campo minato. Alle 00.25 del 21 sbarcò felicemente il personale e ritornò a Termoli, proseguendo per Brindisi dopo aver sostato a Manfredonia per restituire i battelli all'unità inglese.

8 - *Ms 54 (sottoten. vasc. Marcello Ivonetti), Mas 516 (ten. vasc. Alberto Scaroni) e 547 (sottoten. vasc. Paolo Vanzetti), Tp Ardimentoso (cap. corv. Domenico Ravera).*

Fu questa la prima operazione speciale complessa, con partecipazione di unità di vario tipo, per il ricupero di numerosi militari italiani affluiti sulla costa albanese. Fu compiuta in sole 18 ore.

La motosilurante e i due Mas lasciarono Brindisi per Otranto alle 14.00 del 21 gennaio 1944: sulla Ms 54 erano il cap. freg. Manuti e il maggiore dell'Esercito Branca. Imbarcato a Otranto sulla Ms 54 un suddito albanese pratico dei luoghi, le tre unità proseguirono subito in direzione di Strade Bianche (a sud di Valona) per poi atterrare su un punto prestabilito vicino a Dhermi, riunendosi all'inizio della traversata colla Tp *Ardimentoso* proveniente da Taranto.

Giunta nella zona, la Ms 54 si avvicinò da sola a 500 metri da terra ancorandosi in 10 metri d'acqua alle 21.05. Mandò sulla costa un battello col maggiore Branca e un ufficiale della motosilurante, e un altro battello col suddito albanese. Mezz'ora dopo entrambi rientrarono a bordo, riferendo di non avere veduto nessuno: il maggiore Branca esprime il dubbio che il punto toccato non fosse quello esatto. La Ms 54 proseguì allora la perlustrazione della costa verso sud, senza riconoscere alcun punto di riferimento e senza vedere nessuno. Ritornata verso nord, si riunì al gruppo *Ardimentoso* - Mas, che era rimasto in attesa, e le quattro unità insieme continuarono a perlustrare verso nord. Alle 23.50, dalla Ms 54, che era in testa, fu veduto uno sperone montuoso a picco sul mare con una spiaggetta adiacente.

Fu rimandato a terra il maggiore Branca e questa volta, ad appena 200 metri dal punto di sbarco precedente egli trovò i militari cercati. Si iniziò subito l'imbarco, riunendo tutti gli uomini sull'*Ardimentoso*: erano in totale 194 persone, di cui 10 ufficiali e 180 soldati, un sottufficiale di Marina, un civile italiano e due civili albanesi. Le loro condizioni materiali erano miserrime, ma il loro morale era piuttosto buono e il contatto colle nostre navi rinfrancò gli animi che passarono dalla preoccupazione all'esultanza.

Alle 03.00 le unità ripresero il viaggio di ritorno; due ore dopo l'*Ardimentoso* proseguì per Taranto, mentre motosilurante e Mas diressero per Brindisi dove entrarono alle 07.30 del 22 gennaio.

8 bis - Ms 54, Ms 55 (*sottoten. vasc. Carlo Ercolelli*), Mas 516 e 547, Tp Indomito (*cap. corv. Emanuele F. Perucca*).

Analoga alla precedente fu la missione compiuta, sempre colla presenza sulla Ms 54 del cap. freg. Manuti, fra il 3 e il 4 febbraio dalle cinque unità qui sopra elencate.

Riunitesi davanti ad Otranto le motosiluranti e i Mas coll'*Indomito* (proveniente da Taranto) alle 19.00 del 3 febbraio, il gruppo fece rotta per la costa albanese.

La Ms 54 era in menomate condizioni di efficienza, perché durante il percorso Brindisi-Otranto aveva fatto avaria un motore. Il comandante Manuti ordinò perciò che i due ufficiali dell'Esercito — maggiore Branca e sottotenente Saudino — imbarcassero sui Mas e che questi precedessero le altre unità, così da consentire con qualche anticipo la riunione dei militari da ricuperare.

La Ms 54 fece altre due avarie ai motori, costringendo le altre due unità che l'accompagnavano a frequenti variazioni di velocità.

Intanto i Mas, dopo aver riconosciuto Strade Bianche alle 20.15, avevano diretto verso Dhermi inviando a terra alle 21.15 i battelli coi due ufficiali dell'Esercito in un punto della spiaggia al di sopra del quale erano stati visti bagliori di bombe a mano. I due ufficiali trovarono i militari, li radunarono cominciando ad inviarli sui Mas: l'imbarco fu reso difficile dalla modesta capacità di trasporto dei battelli e dall'orgasmo dei soldati, acuito dalla vicinanza di truppe tedesche che nel corso della giornata avevano effettuato un rastrellamento nella zona. Quando alle 22.30 giunsero le tre unità più grandi, l'imbarco proseguì più celere colle imbarcazioni della torpediniera. Alle 23.45, terminato l'imbarco, il gruppo navale diresse per il ritorno con 258 persone accentrate sull'*Indomito*, fra le quali una donna con una bambina nata da pochi giorni. Alle 05.00 del 4 febbraio le due motosiluranti entrarono a Brindisi, mentre i due Mas — dopo aver scortato l'*Indomito*, diretto a Taranto, fin davanti a Otranto — vi giunsero alle 05.30.

La buona riuscita di queste due prime operazioni di ricupero di militari dall'Albania ebbe favorevoli ripercussioni negli ambienti italiani. Il Maresciallo Messe (succeduto il 18 novembre 1943 al gen. Ambrosio nella carica di Capo di Stato Maggiore Generale) scrisse al Capo di Stato Maggiore della Marina la seguente lettera il 7 febbraio 1944:

« Ho preso atto con compiacimento del felice esito delle operazioni di ricupero di connazionali dalle coste albanesi eseguite da unità della R. Marina. Prego far giungere ai comandanti ed agli equipaggi che vi hanno preso parte il mio vivo elogio. Lo slancio dei nostri marinai e la perizia dei comandanti sono sicura promessa che sarà perseguita con tenacia l'opera fraterna in favore dei commilitoni, che in tragiche condizioni attendono sull'altra sponda aiuto e conforto dalla Patria ».

9 - *Fortuito salvataggio di due ufficiali.*

Alle 17.45 del 25 gennaio 1944 la Ms 31 (sottoten. vasc. c. Scialdone) aveva lasciato Termoli per recuperare a Porto San Giorgio alcuni ex prigionieri inglesi: erano a bordo tre ufficiali inglesi e il maggiore g.n. Paolo Tenti, caposervizio del genio navale della flottiglia. Giunta in zona alle 23.10, non avendo veduto nessuno dei segnali convenuti, la motosilurante diresse per rientrare a Termoli.

Alle 00.45 avvistò un piccolo cutter alla deriva che faceva segnali di soccorso. Si avvicinò e prese a bordo due uomini che vi si trovavano. I primi contatti furono improntati a diffidente reticenza, perché i due uomini — che erano il sottoten. vasc. Mario Luciano e il sottoten. art. Loris Lorenzetti — temevano di essere capitati a bordo di un'unità al servizio dei Tedeschi e perché il sottoten. vasc. Scialdone non riusciva a rendersi conto delle strane circostanze dell'incontro con i due ufficiali, che dicevano di essere usciti in mare per pescare e di essere stati sorpresi dal cattivo tempo. La conoscenza personale fra il maggiore Tenti e il sottoten. vasc. Luciano pose fine all'equivoco e fu così appurato che il sottoten. vasc. Luciano, giunto ad Ancona da Fiume dopo l'armistizio col Smg *Ametista* (V. paragrafo 22 - b) e rimasto clandestino a Numana fino a quando fu sicuro di non potersi più occultare alle ricerche dei Tedeschi, aveva deciso di tentare la fuga verso il Sud. Non essendo riuscito a prendere contatto coll'amm. Aldo Ascoli (che con un gruppo di parenti e di conoscenti era partito la sera del 15 novembre 1943 con un motopeschereccio dalla località Arenile presso Porto Recanati per raggiungere il territorio liberato e mettersi a disposizione del Governo legittimo, come gli riuscì di fare), si era procurato un vecchio cutter, ne aveva tamponato alla meglio lo scafo che faceva acqua ed aveva preso il mare insieme col suo amico sottoten. Lorenzetti, ed aveva diretto al sud per riprendere servizio. Le cattive condizioni dello scafo e il forte vento non avevano consentito, dopo infruttuosi tentativi, di navigare colle vele. Ogni attività dei due ufficiali era stata assorbita dalla necessità di sgottare l'acqua di cui, al momento dell'incontro colla Ms 31, il cutter era ormai pieno a metà. Il cutter infatti andò a picco col bagaglio degli ufficiali, appena questi lo ebbero lasciato per trasbordare sulla motosilurante. I due ufficiali avevano con loro numerose lettere di ex prigionieri inglesi e di conoscenti italiani.

La Ms 31 rientrò a Termoli alle 05.45 del 26 gennaio, consegnò i due ufficiali — com'era doveroso — alle Autorità britanniche di

Termoli, le quali, dopo averli interrogati, li avviarono al campo di concentramento di Foggia. Qui, dopo altre 24 ore di nuovi esaurienti interrogatori, furono lasciati liberi di presentarsi alle Autorità italiane. Poterono così riprendere subito servizio.

10 - *Una serie di continue missioni (dal 26 gennaio al 24 marzo 1944).*

Per questa serie di missioni Generalmas scrisse il 24 marzo al Comando della I flottiglia:

« L'Eccellenza il Ministro della Marina mi ha trasmesso, esprimendo la sua soddisfazione, copia della seguente lettera ricevuta dal F.O.L.I.: "Ho il piacere di richiamare la Vostra attenzione sul buon lavoro compiuto recentemente da alcune unità della Marina italiana operanti in Adriatico. Le Ms 73 (sottoten. vasc. Longo) e Ms 65 (ten. vasc. Pinotti) hanno effettuato con successo un notevole numero di missioni, e non è stato per colpa loro, nonché della Ms 64 (ten. vasc. c. Riavini) e della Ms 31 (sottoten. vasc. c. Scialdone), se ulteriori successi non sono stati raggiunti, perché ciò è avvenuto a causa del cattivo tempo. Vi sarei grato, qualora non aveste nulla in contrario, se voleste esprimere agli ufficiali ed al personale di cui sopra le mie congratulazioni per il buon lavoro che stanno compiendo". Esprimo a Voi Comandanti ed agli equipaggi il mio compiacimento. - de Courten ».

Si trattò di ben 29 missioni in 54 giorni quasi sempre in condizioni avverse di mare (che si aggiunsero a quelle contemporanee già descritte nei due commi precedenti e alle 4 svolte dalle Ms 56, 54 e 74 tra il 20 e il 22 marzo, con un totale pertanto di 35 missioni).

Eccone la cronologia, con l'indicazione delle date cui corrispondono le notti sulle quali le missioni furono compiute, o interrotte quando il tempo presentava condizioni proibitive:

— 26 gennaio: la Ms 73 sbarca alla foce del Chienti (un migliaio a sud di Porto Civitanova) cinque guastatori italiani. E' a bordo il ten. vasc. inglese Laming.

— 29 gennaio: la Ms 31 scorta la Ms 53, disincagliata a Termoli, durante il suo rimorchio fino a Manfredonia.

— 29 gennaio: la Ms 73 sbarca informatori e guastatori sulla costa delle Marche.

— 17, 21, 22, 23 febbraio: la Ms 31 avrebbe dovuto eseguire una missione per la « A-Force » (organizzazione britannica per il ricupero di personale ex prigioniero o sbandato in territorio occu-

pato dai Tedeschi), ma ogni volta deve rientrare dopo faticosa navigazione a causa del mare grosso. Aveva a bordo il maggiore Lefroy e i due ufficiali italiani sottoten. vasc. Mario Manusardi della Ms 53 e il tenente d.m. Ivo Potenza caposervizio motori della squadriglia, oltre a personale della A-Force. Durante il primo tentativo del 17 febbraio il mare le provoca una falla a prua, ma può ritornare in porto perché la paratia di collisione regge perfettamente.

— 23 febbraio: diciamo subito di questa missione, perché si ricollega con l'ultima uscita in mare della Ms 31 che avrebbe dovuto insieme con le Ms 64 e 65 eseguire uno sbarco di un notevole gruppo di agenti e di informatori. Le tre motosiluranti, riunitesi in mare presso le Tremiti, devono rinunciare alla missione per causa del mare e ritornano a Manfredonia.

— 18, 22, 23, 27, 29 febbraio: la Ms 65 compie sei uscite in mare per compiere una missione d'interesse del I.S.N. (Intelligence Service Navy), ma il tempo cattivo non le consente di portarla a compimento.

— 1° marzo: la Ms 65 tenta una settima uscita in mare per la A-Force, ma il persistente maltempo la costringe a ritornare alla base.

— 4 e 5 marzo: la Ms 64 compie una missione a Porto Comisa (isola di Lissa) sbarcandovi personale inglese e ritirandone altro.

— 15 marzo: la Ms 64 si reca alle Tremiti per accertare le condizioni del motoveliero *Adua*, che non potendo essere riparato sul posto dovrà essere rimorchiato in altra base.

— 17 e 18 marzo: la Ms 65, lasciata Ortona con personale dell'A-Force, raggiunge la foce del Conca (presso Cattolica) alle 00.10 del 18. Avvista un piccolo piroscafo in rotta verso nordovest con modesta velocità e il comandante, d'accordo con l'ufficiale inglese capo della spedizione, decide di non attaccarlo subito per dare la precedenza allo sbarco degli uomini dell'A-Force. Appena dato l'ordine per lo sbarco si vedono segnalazioni luminose sulla costa, seguite qualche minuto dopo dallo sparo di proiettili illuminanti. La Ms 65 si allontana allora ad alta velocità, rinunciando allo sbarco degli uomini ed a inseguire il piroscafo. Rientra a Manfredonia dopo aver toccato le Tremiti.

— 19 marzo: la Ms 64 (avendo a bordo il capo squadriglia Pollina, 4 informatori italiani e 14 militari inglesi) sbarca alle 00.06 del 19 metà del personale presso le foci del Tenna. Alle 00.30, in

seguito ad alcune raffiche di mitragliatrici da terra che in parte arrivano vicino alla Ms, questa, appena ricuperati i battelli di ritorno, rinuncia a sbarcare la seconda metà degli uomini e ritorna a Manfredonia dopo aver lasciato alle Tremiti il personale inglese che non era potuto sbarcare.

— 20 marzo: la Ms 56 (sottoten. vasc. c. Leonardo Zanoni) sbarca alle 01.10 sei informatori sulla spiaggia di Marzocca.

— 21 e 22 marzo: la Ms 65, destinata ad una missione per l'A-Force partendo dalle Tremiti, è invece inviata a salvare i naufraghi di un aereo B. 17 americano caduto in mare nei pressi di Pianosa. Dopo infruttuose ricerche ritorna alle Tremiti e il giorno dopo (22) ricupera 10 aviatori americani del B. 17 n. 579 caduto al largo dell'isola di San Domino (Tremiti). Imbarcati poi 4 ufficiali e 4 militari inglesi, il 23 marzo ne sbarca due — con incarico di sabotatori — presso la foce del Tenna e poi, ripresi alle Tremiti i 10 aviatori, li porta a Manfredonia.

— 21 e 22 marzo: la Ms 56 alle 23.00 del 21 sbarca 6 comandos vicino a Rimini; alle 00.50 del 22 essi ritornano a bordo dopo aver compiuto un'azione di distruzione e la Ms 56 rientra ad Ortona alle 04.00 dello stesso 22.

— 22 marzo: la Ms 56 riesce da Ortona alle 18.25 per salvare l'equipaggio di un altro velivolo americano e lo ritrova al completo (10 uomini) su due battelli pneumatici. Rientrando ad Ortona la stessa sera, riceve due telegrammi di ringraziamento e di elogio per il rapido e ben riuscito salvataggio effettuato « in condizioni difficili »: uno dal N.O.I.C. di Ortona e uno dal F.O.T.A.L.I.

— 22 marzo: la Ms 54 (sottoten. vasc. Marcello Ivonetti) e la Ms 74 (sottoten. vasc. Piero Carminati) eseguono una missione di sbarco di materiali e di ricupero di personale sulla costa albanese.

La Ms 54 — con a bordo il capoflottiglia Manuti — lascia Brindisi alle 16.00 del 21 e va ad Otranto per riunirsi colla Ms 74 ivi giunta da Taranto, avendo a bordo: il cap. corv. Benedetto Luchetti del Comando in Capo di Dipartimento, il ten. vasc. inglese Stanley, il sottoten. vasc. americano Eller, il capitano dell'esercito inglese Wight, il 2° capo segnalatore Albano Prele della Tp *Ardimentoso* (che aveva già eseguito colla torpediniera la missione già descritta), 8 arditi incursori della nostra Marina e 2 allievi dell'Accademia Navale (Giorgio San Giorgio e Vittorio Pescatori) volontari per la missione da compiere.

Alle 18.26 le due motosiluranti lasciano Otranto con prua su Strade Bianche.

L'eccezionale oscurità della notte con frequenti piovvaschi rende saltuario il mantenimento del contatto visivo fra le due unità, tanto che dopo le 21.15 le due motosiluranti proseguono sulla rotta indipendentemente l'una dall'altra. Aveva preso la testa della sezione alle 21.10 la Ms 74, perché il ten. vasc. Stanley già pratico della zona era più del cap. freg. Manuti sicuro di riconoscere la costa.

Alle 21.43 la Ms 74 avvista una luce a terra, ma constatando non trattarsi del segnale convenuto prosegue lungo la costa. Alle 21.50 riconosce Punta Sant'Andrea e alle 21.55 percepisce il segnale prestabilito. La Ms 74 arresta i motori e risponde col controsignale. L'oscurità è tanto profonda che la motosilurante si accorge di essere quasi in terra soltanto quando con una lampadina tascabile illumina a 10 metri di distanza uno sperone di roccia. La motosilurante tocca leggermente il fondo e si allontana mettendo indietro i motori. A 150 metri dalla spiaggia dà fondo all'ancora e si prepara allo sbarco degli uomini e dei materiali. Lo sbarco è reso difficile dalla risacca: ma la prima spedizione dei tre battelli ritorna a bordo alle 23, avendo recuperato il maggiore U.S.A. Smith, tre donne ausiliarie dell'esercito americano e sei albanesi armati. Il va e vieni dei battelli si ripete otto volte e nel frattempo la Ms 74 si avvicina alla terra sino a circa 50 metri. Alle 00.30 del 22 le operazioni sono ultimate e la Ms 74 mette in moto dirigendo, a richiesta del ten. vasc. Stanley, per Otranto dove doveva essere sbarcato il personale recuperato. La Ms 74 ritorna quindi a Taranto alle 07.35 dello stesso giorno.

La Ms 54, che durante le operazioni compiute dalla Ms 74 aveva incrociato al largo per prevenire sorprese di unità navali, dirige anch'essa per Otranto e giunta in vista del porto vi lascia entrare la sua compagna e prosegue per Brindisi, dove entra alle 05.30.

II. - *Motosilurante 54.*

La Ms 54 alle 20.15 del 3 aprile 1944 lasciò Brindisi, avendo a bordo tre uomini del Secret Service americano e due allievi dell'Accademia Navale. Doveva trovarsi alle 03.00 a Capo Rodoni (estremità meridionale del Golfo del Drin) per recuperare tre informatori americani. Poiché le informazioni davano la zona come sicura, la motosilurante — giunta un po' in anticipo — gettò l'ancora alle 02.45 in 7 metri d'acqua a 600 metri da terra con l'intenzione di

avvicinarsi ulteriormente appena scorto il segnale convenuto. Alle 03.10 vide alzarsi un very bianco molto luminoso, che venne subito interpretato come un segnale di allarme tedesco. Senza attendere un istante il sottoten. vasc. Ivonetti filò per occhio l'ancora e mise in moto i motori a marcia indietro per evitare d'impigliare le eliche nel cavetto del gavitello filato in mare all'estremità della catena dell'ancora. Da terra fu subito aperto il fuoco con mitragliere e con moschetti; il fuoco non proveniva dalla spiaggia, ma da posizioni situate a mezza costa sulle piccole colline che la sovrastavano. Il tiro ben diretto stava per centrare la motosilurante, che continuava la marcia retrograda, ma il comandante Ivonetti, avendo intuito il pericolo, cambiò repentinamente manovra mettendo i motori avanti, il che provocò inevitabilmente un avvicinamento alle armi che stavano sparando, ma consentì subito dopo di presentare la poppa alla costa e di allontanarsi alla massima velocità, zigzagando, senza subire alcun danno. La motosilurante si era astenuta da ogni reazione, per evitare che le vampe delle proprie mitragliere e quella della boa nebbiogenea facilitassero la punteria degli avversari. Messo in rotta per Brindisi, vi giunse alle 07.30 del 4 aprile.

Al sottoten. vasc. Ivonetti, che nella missione di tre giorni prima, subito dopo aver sbarcati gli informatori destinati ad essere recuperati il 4 aprile, aveva visto qualche debole luce spostarsi lungo la spiaggia ed aveva sentito abbaiare di cani e voci imperiose, sorse il dubbio che gli informatori fossero stati catturati subito dopo lo sbarco e che le comunicazioni da essi inviate per essere ritirati fossero apocrife ed intese ad attirare la Ms in un agguato. La luminosità della notte aveva facilitato al nemico l'esecuzione del suo piano. Soltanto le immediate e opportune manovre avevano salvato la motosilurante, ed il Comando della flottiglia elogiò vivamente il comandante Ivonetti, ma aveva concluso che missioni del genere in notti chiare erano troppo rischiose e quindi da evitare.

12 - Missioni che consigliano varianti nelle modalità di esecuzione.

Nella notte sul 20 aprile 1944 le Ms 56 e 61, durante due missioni indipendenti contemporanee (l'una alla foce del Tenna e l'altra poco a sud di Recanati) evitarono entrambe per buona sorte di imbattersi con motosiluranti nemiche. La Ms 56 avvistò una motosilurante tedesca che le defilò di contro bordo a 500 metri di distanza e riuscì a dissimularsi grazie alla costa vicina; la Ms 61 udì rumori di motori che si spostavano su e giù lungo la costa.

In seguito a questa palese rivelazione della presenza di motosiluranti germaniche pattuglianti lungo le coste adriatiche, il Comando della flottiglia propose che le missioni speciali fossero in avvenire sempre compiute da almeno due motosiluranti in coppia e non più da Ms isolate.

La proposta fu subito accolta e applicata, tanto che le stesse due motosiluranti eseguirono in sezione due nuove missioni nelle notti sul 22 e sul 26 aprile, sbarcando informatori e guastatori americani e inglesi nella zona costiera di Senigallia e di Falconara, partendo da Ortona.

Altra missione, che mise in evidenza l'inopportunità di far operare insieme Mas e Vas, fu quella compiuta uscendo da Otranto dal Mas 547 (sottoten. vasc. Paolo Vanzetti) e dalla Vas 246 nella notte sul 14 maggio 1944.

Le due unità si riunirono a Otranto, il Mas provenendo da Brindisi e la Vas da Taranto, il 13 maggio, e al tramonto partirono per l'isola di Merlera, dove la Vas doveva sbarcare alcuni informatori. Il Mas si mise in posizione di scorta rispetto alla Vas.

Ultimata la missione fu constatato, che data la forte disparità fra le andature normali e silenziose dei due tipi di unità — Mas velocità di crociera 30 nodi e silenziosa coi motori ausiliari 6 nodi; Vas velocità di crociera 16 nodi, critica per i Mas, e silenziosa 12 nodi —, l'impiego continuato di Mas e di Vas era poco conveniente e che la scorta delle Vas avrebbe dovuto essere affidata invece alle motosiluranti.

13 - La Ms 74 opera intensamente per i mezzi d'assalto.

La Ms 74 (sottoten. vasc. Piero Carminati), che — come si è detto — era stata adattata per l'impiego di mezzi d'assalto, era partita da Taranto il 16 maggio 1944 alle 05.30 ed era giunta a Termoli alle 18.00. Aveva a bordo un motoscafo tipo M.T.S.M. (1), i due operatori dei mezzi d'assalto ten. vasc. Luigi Cugia e capo meccanico Luigi Zoppis, due ufficiali di marina americani e uno inglese.

Il 17 alle 17.50 la Ms 74 lasciò Termoli, imbarcando qui anche un ufficiale del nostro Esercito in abito civile e uno dell'Esercito

(1) I motoscafi M.T.S.M., creati nel 1941, erano lunghi 8,4 metri, avevano 32 nodi di velocità e 200 miglia di autonomia, portavano un siluro corto (siluro corto) e due bombe da getto. Il loro peso a carico massimo in guerra era di 3 tonnellate, compresi i 550 chilogrammi del siluro e delle due bombe insieme. Le motosiluranti li mettevano in mare per mezzo di uno scivolo, ma non potevano recuperarli.

britannico. Scopo della missione era quello di sbarcare i tre ufficiali di marina alleati e di compiere rilievi idrografici intorno alla foce del Tenna. Essa avrebbe dovuto essere accompagnata dalla Ms 61, ma questa fece avaria appena fuori del porto e la Ms 74 proseguì da sola, raggiunta poco dopo le 19.00 dal Mas 514 (gmr. Pier Luigi Antonini) inviato immediatamente al posto della Ms 61 per scortarla.

Alle 22.20 la Ms 74, giunta in prossimità della zona prestabilita, cominciò le operazioni per varare in mare l'M.T.S.M., mentre il Mas 514 rimaneva al largo in crociera di protezione. Alle 22.27, varato il motoscafo, la Ms 74 si avvicinò a terra tenendolo a rimorchio. Alle 00.55 del 18, ritenendo di essere esattamente sul punto prestabilito gettò l'ancora. L'M.T.S.M., col ten. vasc. Cugia come primo pilota (comandante) e il Zoppis come secondo pilota, diresse verso la spiaggia trasportandovi anche i cinque ufficiali accennati. Ma alle 02.00 il motoscafo ritornò sotto il bordo della Ms 74, perché i sette uomini che aveva a bordo non erano certi dell'esattezza del punto di approdo e quindi il ten. vasc. Cugia, preoccupato di compromettere la sicurezza del mezzo con un tentativo eseguito fuori posto e non disponendo di sufficienti ore notturne per cercare di eliminare i dubbi sull'esattezza della posizione, aveva deciso di rinviare la missione.

Successive analoghe missioni nello stesso luogo confermarono che il punto d'atterraggio era esatto, e questa constatazione dà una idea delle difficoltà che talvolta presentavano queste missioni, della minuziosa preparazione necessaria e della grande esperienza richiesta agli ideatori e agli esecutori.

Ed infatti la riprova della bontà dell'atterraggio si ebbe due giorni dopo, quando la Ms 74 scortata dalla Ms 64, ripeté la missione con pieno successo. Questa volta il comandante dell'M.T.S.M. era il gmr. Carlo Coda e il secondo pilota il sottocapo Luigi Gattorino, e ai cinque precedenti ufficiali si erano aggiunti un ufficiale di marina inglese e un civile pratico del luogo. L'M.T.S.M. sbarcò una parte degli ufficiali sulla spiaggia e con gli altri eseguì i rilievi idrografici. Sulla rotta di ritorno, con mare alquanto agitato, il rimorchio dell'M.T.S.M. (che una volta varato da bordo non poteva essere ricaricato) offrì qualche difficoltà, ma la spedizione rientrò a Termoli senza incidenti alle 06.55 del 20 maggio.

Lo stesso giorno alle 17.20 la Ms 74 riprese il mare con la Ms 61 che la scortava conducendo la navigazione. Aveva a bordo l'M.T.S.M. cogli stessi piloti della prima missione incompiuta e personale alleato e nazionale.

La meta era sempre la zona intorno alla foce del Tenna. Alle 00.30 del 21 l'M.T.S.M. diresse verso la spiaggia, sulla quale sbarcò con l'ausilio di un battello di gomma che aveva a rimorchio, quattro dei cinque ufficiali alleati che erano sulla Ms 74; alle 01.45 fu ripresa la traversata di ritorno a Termoli colla Ms 61 in testa, la Ms 74 in centro, l'M.T.S.M. in coda navigante col proprio motore.

Alle 02.40 la Ms 74 perdettero di vista l'M.T.S.M., fermò e quando questo l'ebbe raggiunta, per evitare il ripetersi dell'incidente, lo prese a rimorchio. C'era un po' di moto ondoso e, per quanto la velocità fosse stata ridotta, il rimorchio non fu facile. Verso le 06.30, ad un miglio da Termoli, un altro M.T.S.M. uscito da Termoli col gmr. Coda comunicò alla Ms 74 di recarsi sotto il bordo del Ct *Grecale*, giunto da Bari la sera precedente. Il cacciatorpediniere (che aveva già compiute alcune missioni combinate coi M.T.S.M. partendo da Taranto o da Brindisi) sollevò col proprio albero di carico l'M.T.S.M. e lo rimise in coperta della Ms 74, recandosi poi a Manfredonia.

Dopo tre giorni di riposo — durante i quali in luogo della Ms 74 operarono in due missioni la Ms 64 col motoscafo americano PB. 402 e la Ms 61 collo stesso motoscafo — la Ms 74 compì altre quattro missioni nelle notti sul 25, 26, 27 e 29 maggio 1944. Poi si trasferì in Tirreno per concorrere all'attività dei mezzi d'assalto culminata il 21 giugno 1944 nell'azione dentro la rada e la base di La Spezia.

Durante il percorso di ritorno a Termoli dalla missione del 25, compiuta insieme colla Ms 64 sbarcando e recuperando guastatori inglesi nei paraggi di Falconara al termine della loro azione di sabotaggio, le Ms erano state scortate da due aerei da caccia Spitfire.

14 - *Le Ms 31 (sottoten. vasc. Scialdone) e 64 (ten. vasc. Rivini) in azione contro un convoglio ferroviario.*

La Ms 31 nel maggio 1944 era rimasta inattiva a Manfredonia per lavori e prove dei motori. L'8 giugno si era trasferita a Termoli. Il 19 giugno, avendo a bordo il N.O.I.C. di Termoli, un tenente di vascello americano, 3 ufficiali e 10 uomini del reparto inglese di guastatori coi loro materiali, uscì da Termoli alle 12.25 seguendo la Ms 64 capofila e, dopo rifornimento di benzina ad Ortona, proseguì sempre in sezione colla Ms 64 alle 17.20 per la zona assegnata.

Alle 21.30 le due motosiluranti furono sorvolate da un aereo diretto verso terra e alle 22.05 videro in direzione di Rimini tre bengala e vampate di esplosioni e di tiri contraerei.

Alle 23.30 le motosiluranti si avvicinarono alla costa con andatura silenziosa, scandagliando: a terra si scorgevano molte luci bianche lungo la strada litoranea. Alle 23.40 il ten. vasc. Riavini, riconosciuto il punto prestabilito 2,5 miglia a nord di Fano, diede libertà di manovra alla Ms 31 per l'esecuzione della missione. Su richiesta del tenente di vascello americano le due unità si spostarono in modo da operare a sud delle luci avvistate: giunte ad 80 metri dalla spiaggia, i guastatori non ritennero prudente sbarcare per la eccessiva vicinanza dell'abitato di Fano e le due unità si riportarono 3 chilometri più a nord eseguendo un nuovo atterraggio. Alle 00.10 del 20 giugno le motosiluranti si ancorarono a 100 metri da terra. I guastatori scesero sulla costa, ritornando a bordo poco dopo per dire che un lungo treno era fermo sulla linea ferroviaria. Fu deciso di tentare egualmente la prevista azione contro i binari, e perciò essi ritornarono a terra, ma dovettero rinunciare ad agire per la presenza lungo tutto il convoglio di numerosi soldati tedeschi.

Allora si pensò di far un tentativo più a nord, il che fu eseguito con successo alle 01.15 circa. Ripresi a bordo i guastatori, le Ms risalparono, si riunirono e il ten. vasc. Riavini d'accordo col tenente di vascello americano imbarcato sulla Ms 31 decise di svolgere un'azione di fuoco contro il treno.

Le due unità, in linea di fila colla Ms 64 in testa, defilarono allora a lento moto con rotta sud a 200 metri da terra e aprirono il fuoco contro il treno tuttora fermo. Il fuoco rapido e preciso durò cinque minuti, dalle 01.36 alle 01.41. Le mitragliere delle motosiluranti spararono 348 colpi, provocando lo scoppio di un carro-cisterna pieno di benzina, numerosi altri piccoli incendi e la distruzione di una cabina di smistamento. Nessuna reazione avversaria. Appena cessato il fuoco, le Ms accostarono verso il largo e poi fecero rotta per Termoli, dove alle 08.30 erano ormeggiate.

Il buon successo ottenuto dai guastatori, nonostante le difficili condizioni incontrate, e la opportuna e coraggiosa iniziativa di eseguire l'azione di fuoco contro il treno, meritavano un caldo elogio di Generalmas ai due comandanti.

15 - Ms 35 (*sottoten. vasc. Carlo Niccolini*) e Ms 55 (*sottoten. vasc. Carlo Ercolessi*).

In questa missione, eseguita nella notte sul 27 giugno 1944, perdette la vita il capitano Kennedy dell'Esercito britannico.

Le due motosiluranti partirono da Brindisi la sera del 26 giugno. La Ms 55 aveva un nucleo di personale alleato da sbarcare a

Corfù; la Ms 35 aveva compito di scorta. Dopo aver eseguito l'atterraggio sull'isola di Fano, la Ms 55 accostò verso la zona di sbarco, mentre la Ms 35, per un equivoco d'interpretazione dell'accostata accostò in senso opposto, perdette di vista la Ms 55 e non la rintracciò più, pur trattenendosi quasi due ore nella zona di sbarco; allora, come da consegne ricevute prima di partire, rientrò da sola a Brindisi.

La Ms 55, raggiunte alle ore 24 le acque prossime alla zona di sbarco, osservò a sud del punto stabilito per l'approdo tiri contraerei di cannoni e di mitragliere. Alle 01.15 si arrestò a 300 metri da terra. Per accelerare le operazioni, il sottoten. vasc. Ercolessi — d'accordo col ten. vasc. Clarence capo della spedizione — mise in mare il battello della motosilurante, molto più capace di quello di gomma. Vi presero posto il nucleo di sbarco coi suoi materiali e due ufficiali inglesi quali accompagnatori. Alle 01.45 si percepì da bordo della motosilurante il grido di « Chi va là? » in lingua tedesca, seguito da rumore di spari contro il nucleo di sbarco. Successivamente il tiro fu diretto anche contro la motosilurante.

Gli accordi presi col ten. vasc. Clarence prevedevano che nel caso di azione di fuoco la motosilurante si allontanasse per sottrarsi al tiro, ma il sottoten. vasc. Ercolessi decise di rimanere spostando l'unità davanti ad alcuni scogli contro i quali si proiettava rimanendo meno visibile da terra.

Tutta la costa era in allarme e si sentivano verso sud grida e rumori. Alle 02.15 il battello ritornò sotto il bordo con la salma del capitano Kennedy e con un ufficiale gravemente ferito, oltre che con tutti gli operatori. Imbarcati gli uomini e i materiali, la motosilurante si allontanò alle 02.30 attraccando alle 06.54 del 27 alla banchina del Comando inglese di Brindisi per sbarcarvi la salma ed il ferito. Il comportamento del sottoten. vasc. Ercolessi suscitò l'ammirazione del ten. vasc. Clarence.

La sera del 28 le stesse Ms sbarcarono presso Capo d'Orso altri guastatori inglesi, incaricati di sabotare una batteria. La sera successiva ritornarono per ricuperarli, in coincidenza col bombardamento della stessa batteria eseguito da 3 cacciatorpediniere inglesi. Tutto si svolse come programmato e le due motosiluranti rientrarono a Brindisi il mattino del 30 giugno.

16 - Pilotaggio di un convoglio alleato.

Il sottoten. vasc. Leonardo Zanoni, (comandante della Ms 56) fu incaricato il 27 luglio 1944 di pilotare un convoglio alleato, che par-

tendo da Monopoli doveva trasferire nei pressi di Porto Palermo un reparto destinato ad operare contro il presidio tedesco di Himara (Albania).

Il convoglio era composto delle quattro L.C.I.L. inglesi n. 170, 101, 186, 236; partì da Monopoli col Zanoni a bordo del 170 alle 08.00 del 28 luglio seguendo rotte costiere fino davanti ad Otranto; la velocità del convoglio era di 9 nodi.

Al traverso di Brindisi si riunirono al convoglio, con compito di scorta, due Mas inglesi e quattro Mas americani.

Alle 23.30, poco prima di arrivare all'atterraggio, fu veduto verso Corfù il proiettore di una vedetta rapida o motosilurante nemica perlustrare il mare per una ventina di minuti. Alle 24.00 l'atterraggio sulla spiaggia stabilita era compiuto; furono iniziate le operazioni di sbarco di circa 400 commandos e di abbondante materiale bellico (esplosivi, cannoncini da campagna, armi automatiche, ecc.). Alle 05.00 del 29 arrivarono sul posto due grossi Ct inglesi e una decina di cacciatori Spitfire. I primi iniziarono subito il bombardamento di Himara, mentre gli Spitfire mitragliavano la stessa posizione. I cacciatorpediniere spararono circa 50 salve.

Alle 15.00, ultimate le operazioni dei commandos con la distruzione della stazione telemetrica e della postazione fortificata nemica di Himara, i commandos ritornarono a bordo con una quindicina di prigionieri tedeschi, un certo numero di civili e di militari italiani raccolti nella zona, oltre a qualche ferito. Alle 15.50 la spedizione, scortata dai due cacciatorpediniere, riprese la via del ritorno arrivando a Monopoli alle 07.00 del 30 luglio.

Abbiamo riportato questa missione, perché prova quanta stima e fiducia si fossero guadagnati i comandanti delle nostre motosiluranti presso le Autorità alleate, così da richiederli come piloti esperti delle coste in mani avversarie.

17 - *Un ciclo operativo in preparazione di sbarchi alleati in Albania. (Operazione « Mercerized »).*

Ricordiamo qui il primo ciclo di missioni compiute dal 20 al 30 settembre 1944 dalle Ms 65 e 74, al comando del cap. corv. Vincenzo Fusco comandante la base di Brindisi, nel quadro della preparazione degli sbarchi alleati in Balcania. Le missioni avevano il duplice scopo di sbarcare guastatori incaricati di « preparare » il terreno per gli sbarchi e di eseguire rilievi idrografici per accertare le possibilità di approdo dei L.C.I. (Landing Craft Infantry).

Le missioni che stiamo per descrivere furono eseguite in tre tratti della costa albanese convenzionalmente chiamati « Nan Beach », « Sugar Beach » e « Mistery Beach » (nella zona costiera Porto Palermo - Capo Kephali - Santi Quaranta, nella successione indicata da nord a sud).

Nella notte sul 20 settembre la Ms 65 (ten. vasc. Corrado Pinotti) sbarcò a Sugar Beach 8 guastatori inglesi, che rimasero a terra, e un ten. di vasc. e un marinaio pure inglesi che, dopo avere scandagliato le acque vicino alla spiaggia, ritornarono sulla Ms 65, la quale rientrò a Brindisi, da dove era partita.

Ed ora, data la complessità delle operazioni, lasciamo la parola al cap. corv. Fusco, riportando ampi stralci della sua relazione.

« Il mattino del 22 settembre venivo chiamato a Maridipart Taranto per ricevere ordini verbali relativi alle operazioni successive.

« Il F.O.T.A.L.I. richiedeva per la notte sul 23 l'invio di due motosiluranti a Sugar Beach per trasporto medicinali e per imbarco e trasporto in Italia da tale zona degli eventuali feriti nell'azione che ivi avrebbe dovuto aver corso nella medesima notte.

« Non essendo pronta che la sola Ms 65 tra le unità della Base Mas di Brindisi, Maridipart decideva l'invio da Taranto della Ms 74... Sulla Ms 65 sarebbe imbarcato il ten. vasc. inglese Levy per i collegamenti... ».

A cagione del tempo avverso e in seguito a successiva comunicazione delle Autorità britanniche, la missione fu rinviata al giorno 24.

« Alle 05.15 del 24 la sezione Ms 65 e 74 [ten. vasc. Carminati] lasciava Otranto per Sugar Beach. Con me, a bordo della Ms 65, era il ten. vasc. Levy.

« Con provenienza dalla zona di operazione s'incontrava un convoglio di tre L.C.I. inglesi scortato da un cacciatorpediniere inglese classe "L".

« Il ten. vasc. Levy domandava di essere trasbordato sul L.C.I. 245 per prendere accordi e informazioni. Alle 06.40, in seguito a tale colloquio, il ten. vasc. Levy tornato a bordo della Ms 65 mi domandava di far rientrare ad Otranto la Ms 74 per caricarvi viveri e quanta più benzina possibile per le motosiluranti che avrebbero atteso a Sugar Beach gli ulteriori sviluppi della situazione.

« Ordinavo alla Ms 74 di rientrare, per fare tale carico e di raggiungerci a Sugar Beach.

« Il tratto di costa albanese dalla baia di Spila (3 miglia a nord-ovest di Porto Palermo) alla baia di Santi Quaranta è da considerarsi come il teatro delle operazioni.

« Un primo sbarco di circa 700 uomini è avvenuto nella notte sul 23 per mezzo di tre L.C.I., scortati da due cacciatorpediniere classe "L", sulla Sugar Beach (1,5 miglia a nord di Capo Kephali). La profondità della prima penetrazione in tale punto è stata di 4-5 chilometri.

« Altri sbarchi secondari sono successivamente avvenuti, sia per mezzo di L.C.I., sia per mezzo di zattere rimorchiate dall'*Animoso* e dall'*Indomito*, sia per mezzo delle Ms 65 e 74, nella baia di Spila, a Nan Beach (3 miglia a sud di Porto Palermo) e a Mystery Beach (2 miglia a sud di Capo Kephali, poco a nord di Santi Quaranta) ».

Risultava che i Tedeschi avevano sistemati campi minati a terra, probabilmente qualche campo minato sconosciuto a mare, batterie all'estremo nordorientale di Corfù e mortai da 88 sull'alture a est di Sugar Beach. Nella notte sul 24 un cacciatorpediniere inglese aveva incontrato 5 motosiluranti germaniche nelle acque della zona delle operazioni, ne aveva colpita una (forse affondata) e costrette le altre a ripiegare su Corfù.

« Alle 09.00 del 24 entro colla Ms 65 nella baia di Sugar Beach. Quasi contemporaneamente la batteria tedesca di Punta Santa Caterina (Corfù) apre il fuoco sulla baia e aggiusta il tiro sull'imboccatura... Dopo aver preso a bordo un drappello di guastatori [da trasportare a Nan Beach] esco dalla baia alle 10.05.

« La batteria di Santa Caterina aggiusta il tiro sulla motosilurante. Giudico il fuoco proveniente da 4 pezzi da 152 sparati a coppie. Il tiro è abbastanza ben diretto e la coppia più vicina cade a meno di 100 metri dall'unità. Non si subiscono danni per schegge. A Nan Beach i guastatori operano a terra dalle 10.55 alle 14.00. Dopo averli reimbarcati dirigo per il rientro a Sugar Beach...

« Rientrato, alle 16.30 mi reco a terra col ten. vasc. Levy per prendere contatti col comandante delle forze da sbarco e per concertare le operazioni da fare nella notte e nel giorno seguente ».

A terra dicono al comandante Fusco che le motosiluranti avrebbero dovuto trasportare i feriti ed eseguire eventuali rapidi trasferimenti di forze da un punto ad un altro del teatro delle operazioni; inoltre — con le cautele dovute alla necessità di evitare incontri improvvisi con unità amiche — vigilare, quando necessario, il canale tra Corfù e Santi Quaranta per intercettarvi traffico nemico.

« Alle 02.25 del 25 giunge a Sugar Beach la Ms 74 proveniente da Otranto col carico ordinato e col brigadiere generale Davis... Trasmetto ai comandanti delle due Ms gli ordini di operazione relativi alle ultime richieste presentatemi dal ten. vasc. Levy.

« Secondo il previsto, pertanto, la Ms 74 effettua uno sbarco di guastatori e di materiali a Nan Beach, prosegue successivamente per Himara allo scopo d'imbarcare dei muli che avrebbero dovuto esservi stati radunati. Tale raduno non essendo avvenuto, la Ms 74 rientra a Sugar Beach.

« Contemporaneamente con la Ms 65 effettuo trasporto di 2 cannoni da sbarco, 6 tonnellate di munizioni, materiale vario e un drappello di commandos a Nan Beach. Successivamente rientro a Sugar Beach... ».

Il 26 il comandante Fusco colla Ms 65 va a Brindisi, portandovi il brigadiere generale Davis e quattro ufficiali. Poi si reca in macchina a Taranto per prendere direttive sul proseguimento della missione e, a cagione del mare grosso messosi nel frattempo da scirocco, rinvia al giorno dopo il ritorno a Sugar Beach.

« La Ms 74, rimasta a Sugar Beach, compie nella mattinata del 26, nonostante il tempo sfavorevole, la prevista operazione di sbarco a Nan Beach. Rientra successivamente a Sugar Beach, dove riceve richiesta dal capitano Peter delle forze da sbarco di effettuare un trasporto di materiali a Mystery Beach. Il ten. vasc. Carminati comunica a tale ufficiale gli ordini ricevuti da me e richiede — qualora la missione sia ritenuta indispensabile — l'ordine scritto del brigadiere generale Churchill [comandante superiore delle forze da sbarco].

« Mentre è attesa la conferma per tale missione, un'ondata causata da un groppo improvviso spezza l'ormeggio della Ms 74. La risacca violenta che batte nella baia non consente di restarvi. Il ten. vasc. Carminati decide pertanto di trasferirsi immediatamente a Porto Palermo... Il mattino del 27 rientra a Sugar Beach, approfittando di una leggera calmata. Quivi comunica di dover rientrare a Porto Palermo per il maltempo e riparte dopo aver recuperato quella parte dell'equipaggio lasciata a terra la sera precedente per la partenza improvvisa.

« Con la Ms 65 parto alle 07.25 del 27 da Brindisi per Otranto; vi imbarco il ten. vasc. Levy e proseguo alle 10.15 per Sugar Beach. Da Porto Palermo mi avvista, esce e mi raggiunge la Ms 74. Insieme ci ancoriamo a Sugar Beach alle 13.40. Il ten. vasc. Levy si reca

a terra per i collegamenti. Ricevo a bordo il comandante della Ms 74, che mi rapporta i fatti del giorno precedente.

« Alle 14.10, mentre è ancora a bordo della Ms 65 il ten. vasc. Carminati, una batteria tedesca di mortai da 88 apre il fuoco sulle unità e sulla baia dalle colline dell'interno. Tre salve cadono a circa 10 metri dalle unità. Ordino di filare per occhio e di uscire immediatamente. Il nocchiere della Ms 74 dirige la manovra di quell'unità. Porto le unità alla fonda a Nan Beach, dove faccio effettuare rifornimento di benzina e di olio alla Ms 74.

« Le schegge degli 88 hanno causato un ferito leggero sulla Ms 65 e leggeri danni alle sovrastrutture della Ms 74. Da Nan Beach non mi è possibile in alcun modo comunicare con Sugar Beach. Decido pertanto di tornarvi all'imbrunire... Trovo che a terra la situazione risulta sufficientemente tranquilla. Riprendo contatto col ten. vasc. Levy, che domanda l'esecuzione di un immediato sbarco di materiale e di personale a Mystery Beach. Alle 19.00 imbarco sulla Ms 74... faccio disporre tutto il carico sulla Ms 74. Destino la Ms 65 alla vigilanza da mare durante lo sbarco.

« Le operazioni a Mystery Beach vengono condotte a termine con rapidità. Da terra viene chiesto il nostro ritorno tra le 24.00 e le 01.00 per il reimbarco di una parte del personale. Poiché il comandante della Ms 65 mi comunica di aver avvistato durante l'ultima fase dello sbarco un'unità sospetta dalla sagoma a lui ben nota di una Ms tedesca allontanantesi verso Sugar Beach, decido di effettuare una ricerca offensiva colle due unità.

« Le ricerche durano dalle 23.30 del 27 alle 00.50 del 28 con esito negativo ».

Ritornato a Mystery Beach e non trovandovi il personale da imbarcare (che si era trasferito nel frattempo a Sugar Beach via terra), il comandante Fusco — non potendo trattenersi in quella « beach » perché era in vista della batteria di Santa Caterina — rientra all'alba colle unità a Sugar Beach.

Dopo ormai sei giorni di continui movimenti con le faticose operazioni di scarico e carico, il personale delle Ms aveva bisogno di un po' di riposo, e il comandante Fusco stabilisce verso le ore 03.00 del 28 che a turno di 24 ore le motosiluranti vadano a riposare a Porto Palermo, a cominciare dalla Ms 65, che durante il tragitto doveva scaricare a Nan Beach due tonnellate di munizioni e di materiali.

« [Appena messo in moto] la Ms 65 è subito perfettamente inquadrata dalla batteria di Santa Caterina. Osservo il tiro di 4 salve

sempre molto riunite. L'unità manovra brillantemente e riesce a disorientare la condotta del tiro che cessa dopo 15 minuti (contate 19 salve)...

« Tramite il ten. vasc. Levy mi viene chiesta l'esecuzione di una serie di sbarchi di materiali a Mystery Beach dalle ore 20.00 in poi. Il carico comincia alle 18.45 sulla Ms 74. Alle 18.50 i mortai da 88 aprono il fuoco sulla baia e sulla spiaggia. Le operazioni continuano regolarmente. Alle 19.00 rientra da Porto Palermo la Ms 65, il cui comandante mi comunica di avere il motore sinistro in avaria... Poiché non è pienamente efficiente, non risulta adatta all'impiego in simile settore operativo. Le ordino l'immediato rientro a Brindisi (19.30 del 28).

« Con la Ms 74 parto da Sugar Beach alle 21.15 a carico ultimato. Lo sbarco e il rientro avvengono regolarmente.

« Le condizioni del tempo sono pessime. Piovaschi e ventate rendono le manovre difficili e pericolose. Il secondo carico comincia alle 01.00 e procede a rilento fino alle 04.00. Non ritengo più opportuno effettuare la seconda spedizione, in quanto per l'incessante pioggia la visibilità è nulla e la sicurezza della manovra in Mystery Beach assai dubbia: non posso rischiare di rimanere incagliato a meno di 11 mila metri dalla batteria di Santa Caterina nella piena luce del giorno veniente. Con piena comprensione di tali considerazioni il ten. vasc. Levy comunica a terra che l'azione dev'essere rimandata. Rientrato a bordo alle 05.00 riferisce che il Comando delle forze da sbarco ritiene della massima importanza e di assoluta necessità che io tenti di effettuare in ogni modo lo sbarco a Mystery Beach per far avere almeno altri due cannoni a quel presidio.

« Approfittando di un piovasco esco da Sugar Beach alle 05.15. Raggiungo alle 05.25 Mystery Beach, dove con celerissime operazioni di tutto il mio equipaggio completo lo sbarco alle 07.15... Attendo un altro piovasco per rientrare a Sugar Beach ».

Il ten. vasc. Levy, preso un altro contatto col Comando delle forze da sbarco, comunica che le motosiluranti possono rientrare a Brindisi, e reca l'elogio del gen. Churchill per l'opera svolta all'equipaggio della Ms 74 schierato a poppa.

« Alle 12.10 la batteria da 88 nemica riapre il fuoco sulla baia e lo termina alle 12.40. Alle 12.48, dopo aver imbarcato ufficiali e militari inglesi, lascio Sugar Beach. Appena fuori, la batteria di Santa Caterina apre sull'unità un tiro leggermente lungo, che corregge rapidamente con salva a cavallo. Faccio buttare in mare una

boa fumogena e faccio accostare con prua sulla batteria, portando l'unità fuori dalla quarta salva che sarebbe stata centrata.

« Successivamente faccio riprendere la rotta prevista diminuendo di velocità. Tutto il tiro — oltre 12 salve — viene da tale momento portato sulla boa fumogena.

« Alle 17.05 del 29 settembre la Ms 74 si ormeggia ad Otranto ».

18 - *Combattimento della Ms 56 (sottoten. vasc. Leonardo Zanoni) e morte del cap. corv. Vincenzo Fusco.*

Il 12 novembre 1944 la sezione delle Ms 56 e 35 (sottoten. vasc. Pietro Bussani) partì da Brindisi per intercettare eventuale traffico nemico tra le Bocche di Cattaro e Dulcigno, per saggiare le difese costiere della stessa zona con particolare riguardo alla baia di Antivari e per mitragliare traffico terrestre lungo la costa.

Sulla Ms 56 erano il cap. corv. Fusco, comandante della spedizione, e il ten. vasc. Levy.

In base alle informazioni sugli apprestamenti difensivi e sull'attività del nemico, la missione si presentava assai rischiosa: per questo il comandante Fusco volle assumerne la direzione.

La sezione delle motosiluranti prese il mare alle 14.20: dopo circa quattro ore la Ms 35 ebbe un'avaria al motore centrale: il comandante Fusco la rinviò alla base e decise di proseguire con una sola unità verso Antivari.

Alle 21.00 la Ms 56 entrò nella baia di Antivari, fermandosi verso le 22.00 a breve distanza dal molo del porto di quella località. Ebbe la fortuna di non essere individuata dalla stazione di vedetta, che pur era munita di radiolocalizzatore e di proiettore. Alle 22.10, dopo circa 20 minuti di osservazione del traffico sulla rotabile costiera, la Ms 56 si allontanò per la ricerca di eventuale traffico marittimo.

Ma alle 23.20, su richiesta del ten. vasc. Levy, la Ms 56 ritornò in prossimità del molo.

Alle 00.25 del 13 novembre fu improvvisamente avvistata una unità, che da una distanza di circa 500 metri cercava, doppiando la punta della baia, di tagliare la rotta di uscita alla Ms 56. Pur trovandosi in posizione sfavorevole il comandante Fusco decideva di impegnare immediatamente il combattimento.

Le due unità si trovarono con rotte opposte a brevissima distanza l'una dall'altra: la Ms 56 aprì per prima il fuoco. L'unità nemica, che fu riconosciuta per un dragamine tedesco fortemente

armato, reagì con intenso fuoco di armi automatiche, colpendo più volte la motosilurante.

Il cap. corv. Fusco cadde esanime, colpito da una raffica di proietti; furono gravemente feriti il ten. vasc. Levy e un puntatore di mitragliera (il silurista Borsani). La motosilurante, fortunatamente non danneggiata in parti vitali, continuando a sparare riuscì a sottrarsi al persistente fuoco avversario e ad allontanarsi con ardita manovra, rientrando a Brindisi alle 06.45 del 13.

Al comandante Fusco, già pluridecorato, fu decretata la medaglia d'oro al valor militare per l'ardimento dimostrato durante la azione, avvenuta nel corso di una missione alla quale aveva partecipato senza averne l'obbligo.

19 - Attività di appoggio a operatori N.P. o di mezzi d'assalto dalla metà del 1944 fino alla fine del conflitto.

Nel comma 13 è stata rievocata, a titolo esemplificativo, l'intensa attività svolta dalla Ms 74 nella seconda metà del maggio 1944 per consentire rilievi costieri con motoscafi tipo M.T.S.M. e sbarcare informatori.

Già tra il 25 e il 30 aprile 1944 il Ct *Grecale* (cap. freg. Benedetto Ponza di San Martino) aveva compiuto 3 missioni con tre M.T.S.M. a bordo, per scandagliare e fare rilievi sulle spiagge di tre piccole baie della costa montenegrina tra Dulcigno e Antivari. A cagione delle condizioni meteorologiche avverse, l'operazione riuscì la terza volta nella notte tra il 29 e il 30 aprile, ostacolata però ancora da piovaski che resero la visibilità assai variabile col rischio di non rintracciare i M.T.S.M. per procedere al loro ricupero.

E l'11-12 maggio due M.T.S.M. (244 col ten. vasc. Edoardo Longobardi e col 2° capo Marroni, 218 col gmr Carlo Coda e col sottocapo Gattorno), scortati e non già trasportati dalla Ms 54 (ten. vasc. Ivonetti) avevano compiuto la traversata nei due sensi Otranto-costa albanese sbarcandovi informatori britannici e ricuperando un ufficiale inglese ammalato, un capitano e 5 militari italiani, che vivevano da otto mesi nei boschi delle montagne e che da una ventina di giorni si erano appoggiati a un distaccamento inglese, che operava clandestino.

Tra le numerose operazioni dei reparti N.P. del reggimento San Marco — comprese alcune tentate senza successo o per condizioni proibitive del mare o per impossibilità di sbarco in seguito

a constatata attiva vigilanza nemica — è sufficiente ricordare le seguenti:

— 19-20 giugno 1944: 10 operatori imbarcarono a Termoli sulla Ms 31 scortata dalla Ms 64 col compito di distruggere un tratto di linea ferroviaria a nord di Ortona. Giunte le motosiluranti nella zona, gli operatori dovettero cambiare tre volte il punto di sbarco, per la presenza di militari tedeschi; la terza volta fu deciso, per dare meno nell'occhio e rendere più spedita l'azione, d'inviare a terra soltanto tre operatori. Questi, eludendo la vigilanza intorno ad un treno sotto carico, riuscirono a farne saltare alcuni vagoni e a danneggiare il binario sottostante, rientrando sulla Ms 31. I risultati positivi ottenuti furono constatati dalla ricognizione aerea. Comandante degli N.P. era il sottotenente Achille Ambrosi.

— 20-21 luglio 1944: 12 operatori partirono da Ortona sulla Ms 61 scortata dalla Ms 73 col compito di far saltare a nord di Ortona un ponte sulla statale n. 16 (la litoranea adriatica). Sbarcati, per un errore di stima delle motosiluranti due chilometri più a nord del punto stabilito, il sottotenente Angelo Garrone, capo della spedizione, decise d'interrompere la strada; sulla via del ritorno alla spiaggia fu tagliata una linea telefonica. Alle 02.35 del 21 luglio, mentre gli operatori stavano imbarcandosi sui battelli per rientrare a bordo, udirono la fortissima esplosione delle mine e videro l'intensa luce di bombe incendiarie da loro collocate per illuminare il tratto stradale interrotto e servire di guida ad aerei della R.A.F. che dovevano — come concordato — attaccare i veicoli ammassati sul posto a causa dell'interruzione stradale.

— 22-23 luglio 1944: 15 operatori partirono da Ancona al comando del sottoten. Ambrosi, sulla Ms 31 scortata dalla Ms 64, col compito di far saltare un altro ponte sulla statale n. 16 a nord di Ancona, un ponte sulla parallela alla statale n. 16 e un ponte ferroviario. Giunti sul posto, date le non buone condizioni del mare, furono inviati a terra due operatori per accertare di essere proprio nel punto prossimo ai ponti. Questi rientrarono, riferendo che la risacca e i frangenti non consentivano lo sbarco e che il punto non era quello esatto. Uno degli operatori (marinaio Giacomo Baratti) era stato anzi travolto dalle onde in prossimità degli scogli ed era riuscito a ritornare a nuoto sulla Ms 31. Dopo un fallito tentativo di prender terra un po' più a nord si dovette rinunciare a portare a compimento l'azione.

— 25-26 luglio 1944: 7 operatori partirono da Ancona, al comando del sottoten. Antonio Di Clemente, sulla Ms 61 scortata

dalla Ms 73, per far saltare un ponte ferroviario; avrebbero dovuto sbarcare anche due informatori. L'operazione riuscì parzialmente con lo sbarco di questi ultimi, mentre colpi d'armi da fuoco con accensione di bengala e di proiettori obbligarono a rinunciare alla operazione principale. Anche le Ms furono sotto il tiro mentre si allontanavano, dopo ripresi a bordo gli uomini.

— Agosto 1944: da questo mese in poi gli uomini del reparto N.P. operarono imbarcandosi ad Ancona o a Senigallia, essendo stato il reparto trasferito a Falconara Marittima il 30 luglio.

Nella notte dal 16 al 17 i guastatori N.P. imbarcarono ad Ancona, in numero di 12 col sottoten. Ambrosi sulla Ms 56 scortata dalla Ms 64, per far saltare un ponte stradale a sud di Pesaro. Furono dapprima inviati a terra due uomini in ricognizione, uno dei quali ritornò a bordo riferendo di avere identificato il ponte. Allora la spedizione sbarcò al completo e riuscì a minarlo, nonostante la presenza nelle vicinanze di pattuglie nemiche. Il ponte saltò, mentre i guastatori rientravano a bordo.

Cinque giorni dopo (21 - 22 agosto) fu compiuto colle stesse due Ms e collo stesso numero di operatori un tentativo, non riuscito, per far saltare due ponti, interrompere una strada e distruggere qualche pilone di una linea elettrica ad alta tensione. L'operazione fu ritentata la notte successiva, di nuovo senza successo perché i due operatori inviati in ricognizione preventiva furono scoperti e presi a fucilate. Fortunatamente poterono con abile ardimento ritornare a bordo incolumi.

Una missione informativa fu compiuta tra la notte 23-24 e la notte 28-29 agosto dal sottoten. Enzo Mini, insieme con i marinai Giovanni Scagliola e Luigi Campora, accompagnati dal partigiano Luigi Rolando. Sbarcati in abito civile dalla Ms 56 scortata dalla Ms 64 in località Casteldimezzo, alle spalle della linea gotica, in 5 giorni di rischiosissima attività in una zona chiamata dai Tedeschi « zona della morte » riuscirono a raccogliere tutte le preventive notizie sulla situazione militare-politico-civile e sugli apprestamenti della linea gotica interessanti l'8ª Armata britannica, mettendosi anche in contatto colle brigate partigiane « Garibaldi » e « Pesaro ». Il sottoten. Mini e il marinaio Scagliola rientrarono al Quartier Generale dell'8ª Armata il mattino del 26, utilizzando un battello pneumatico a vela che avevano nascosto, sbarcando, in un'anfrattuosità della costa, allo scopo di dare informazioni che sapevano urgentissime. Nella notte sul 29, colle stesse motosiluranti, torna-

vano sul punto di sbarco per raccogliere il marinaio Campora, che fu recuperato e che portò ulteriori informazioni.

— Settembre 1944: nella notte sul 23 la Ms 73 (sottoten. vasc. Egidio Carlini) scortata dalla Ms 64 sbarcò sulla costa della Romagna un certo numero di militari canadesi, che presero terra con l'aiuto di tre N.P. al comando del sottoten. Ambrosi, dopo che questi ebbero esplorata la zona per accertarsi che i Canadesi non sarebbero stati sorpresi da elementi nemici.

Cinque giorni prima, nella notte sul 18, la Ms 56 scortata dalla Ms 64 aveva sbarcato press'a poco nella stessa zona il sottoten. Angelo Garrone col sottocapo r.t. Giuseppe Montanino e col soldato Antonio Maletto, incaricati di raccogliere e trasmettere informazioni. Questi valorosi rimasero nelle retrovie nemiche fino al 12 ottobre, quando — dopo tre vani tentativi di prendere contatto con loro per mezzo di spedizioni di altri uomini — furono recuperati l'ufficiale e il soldato, mentre l'r.t. continuò a rimanere in zona per trasmettere notizie come aveva fatto fino allora. Durante i 25 giorni di permanenza, la pattuglia N.P. ebbe frequenti scontri con elementi nemici, seguiti da rapidi spostamenti per evitare la cattura.

— Ottobre 1944: Quattro missioni furono eseguite, di cui soltanto la prima poté essere condotta a buon fine; le altre furono interrotte per le cattive condizioni del mare.

Durante la prima, nella notte sul 18 ottobre, furono sbarcati insieme col Maletto materiali ed armi per una banda di partigiani colla quale si era in collegamento tramite il sottocapo r.t. Montanino. Nelle altre missioni avrebbero dovuto essere sbarcati informatori britannici e italiani.

— Novembre 1944: Delle otto missioni effettuate tra il 9 e il 24 novembre — tutte volte allo scopo di portare rifornimenti ai patrioti e a Montanino e Maletto, oppure di sbarcare operatori e informatori, e delle quali riuscì soltanto l'ultima, perché le altre erano state frustrate o dalle condizioni del mare o da mancato appuntamento con personale partigiano che avrebbe dovuto trovarsi sulle spiagge — ricorderemo la prima e la sesta.

La prima, effettuata coi Mas 514 (gmr. Pier Luigi Antonini) e 547 (ten. vasc. Alberto Scaroni), fu caratterizzata da condizioni di mare così tempestoso da mettere a repentaglio la stessa sicurezza dei Mas. Verso le 20.00 del giorno 9 il Mas 514 aveva dovuto rientrare ad Ancona per avaria ad un motore, mentre il moto ondoso andava aumentando; il Mas 547, giunto sul punto di approdo e atteso invano per circa mezz'ora un segnale convenuto, prese la rotta di ritor-

no mentre « il mare cresciuto d'intensità per il forte vento di tramontana metteva parecchie volte a repentaglio la vita di tutti gli uomini; i battellini pneumatici, nonostante che fossero legati solidamente sulla coperta del Mas, venivano strappati e buttati in mare da onde gigantesche... Dopo tragiche ore di continua lotta contro gli elementi, si riusciva a raggiungere il porto di Ancona alle 7 del 10 novembre ».

Per la sesta missione (notte sul 18 novembre) fu impiegato il P.T. (Patrol Torpedoboat) americano *Rebel*, uscito da Ancona alle 17.10 del 17, avendo a bordo il sottoten. Garrone con sei N.P. che dovevano sbarcare e con materiali per i patrioti; dovevano inoltre essere recuperati Montanino e Maletto che erano ormai da due mesi in territorio occupato dal nemico e che vi rimasero ancora fino alla liberazione di Ravenna (5 dicembre 1944), alla quale contribuirono efficacemente (1).

Giunto il P.T. in zona, si trovò in mezzo ad un banco di nebbia che riduceva la visibilità a circa 250 metri, ma che lo proteggeva dalla vista di barche nemiche di cui sentiva il rumore dei motori. Nonostante il rischio palese, fu deciso d'inviare due militari in ricognizione sulla costa vicinissima, che s'intravedeva attraverso la nebbia: si offrirono volontari il sottocapo infermiere *Ciro Perreca*

(1) Montanino e Maletto diedero prova di eccezionale abilità e coraggio, mantenendosi in contatto coi patrioti, trasmettendo notizie al Comando dell'8ª Armata britannica e ordini alle Brigate partigiane per coordinare la loro azione con quella dell'Armata che raggiunse Ravenna il 5 dicembre. Anzi il Maletto il 16 novembre, con una barca equipaggiata da patrioti, era sbarcato a Cervia (che era stata liberata alla fine di ottobre) per dare informazioni assai più estese di quelle trasmesse fino allora per radiotelegrafia e per prendere nuove istruzioni. Ritornato il 20 in zona, con due informatori alleati tra i quali il capitano canadese Healy, portando un carico di materiale bellico per i patrioti, sbarcò in un punto dove lo attendeva Montanino con un gruppo di patrioti.

Quando la Divisione canadese operante sul fronte di Ravenna iniziò l'attacco che portò alla liberazione della città, i patrioti poterono svolgere una azione coordinata e concomitante grazie all'intenso lavoro svolto dai nostri due intrepidi operatori N.P., i quali effettuarono anche con pieno successo il minamento delle strade utilizzabili dai Tedeschi durante la battaglia.

« Durante la nostra permanenza in territorio nemico — concludono Montanino e Maletto nella loro relazione — vennero da noi trasmessi 339 marconigrammi a carattere informativo al Comando dell'8ª Armata, recuperammo inoltre tre gruppi d'informatori dell'O.S.S. (Office of Strategic Services), tre aviatori alleati di un aereo abbattuto e due soldati alleati fuggiti da un campo di concentramento ».

e il soldato Angelo De Polo. Di fronte al loro ritardo nel ritornare sul P.T. il sottoten. Garrone decideva di andare alla loro ricerca con tre dei suoi marinai N.P.

In breve, dato l'infittirsi della nebbia, i due gruppi — il ricercato e il ricercante — non poterono vedersi tra loro, né rintracciare il P.T. ed ebbero analoghe vicende approdando entrambi, per caso, a Cervia dopo oltre 20 miglia di navigazione compiuta sui battellini, di cui il secondo spinto colle mani usate a mo' di spatole di pagaie.

Stralciamo alcune frasi delle relazioni del sottoten. Garrone (coi marinai Luigi Campora, Guglielmo Fiorentino, Armando Riccio) e del sottocapo Perreca.

« Orizzontandoci colle stelle toccavamo terra alle 01.15 — scrisse il Garrone — ... non trovammo né gli uomini né il loro mezzo. La nebbia ci occultava alla vista dei Tedeschi che sentivamo discorrere sulla costa. Con la nostra imbarcazione ci dirigevamo verso il P.T., avendo rinunciato a proseguire le ricerche. Dopo un centinaio di metri la nebbia occultava anche le stelle privandoci così di ogni orientamento ». Quando Garrone pensò di essere vicino al P.T. cominciò a fare segnali luminosi e poi a chiamare ad alta voce. Gli risposero voci tedesche e subito dopo furono lanciati razzi illuminanti e accesi proiettori. « Essendo palese che eravamo stati scoperti e conoscendo bene la zona, tentavo di ritornare a terra; ma luci e voci sulla spiaggia mi fecero desistere dal tentativo... allontanandomi in direzione opposta al rumore delle imbarcazioni tedesche che ci cercavano nella nebbia. Alle 03.30 la nebbia cominciò a diradarsi, le stelle riapparvero e presi così la via del ritorno verso le coste amiche. Completamente bagnati e vincendo la durezza del freddo notturno prima, e il mare e il vento contrario dopo, remando per 13 ore consecutive e coprendo un percorso di circa 40 chilometri... alle 14.30 del 18 si toccava la costa presso Cervia... ».

Il Perreca scrisse che giunti sulla spiaggia poco dopo le 24.00 del 17, con un battellino con motore elettrico ad accumulatori, udirono — stando immersi nella fitta nebbia — voci tedesche. Non potendo esplorare per mancanza di visibilità decisero di ritornare sul P.T.

Anch'essi incapparono, senza essere scoperti, nelle imbarcazioni messe in allarme dal battello del sottoten. Garrone. Avendo esaurita la carica degli accumulatori, alleggerirono il battellino gettando in mare accumulatori e motore. Non avendo remi, vagnarono con

le mani e raggiunsero Cervia alle 17.00 dello stesso giorno 18, bagnati e intirizziti.

« Al sorgere del sole — scrisse il Perreca — riuscimmo ad individuare la costa... Rovistando nelle tasche dell'impermeabile trovammo una gommina da masticare. Unico cibo che avevamo!... A causa degli indumenti inzuppati, tremavamo di continuo. Il prolungato contatto con l'acqua freddissima aveva fatto gonfiare le nostre mani che davano segni di congelamento... al freddo si aggiungeva il tormento della sete, aumentato dai continui spruzzi d'acqua salata che ci colpivano il viso e dalla vista dell'infinita distesa d'acqua che ci circondava... Alle 17.00 toccavamo terra e ci vennero incontro dei Canadesi... ».

— Dicembre 1944: Furono eseguite due missioni.

La prima tra il 4 e il 5 dicembre col P.T. *Rebel*, sempre con lo scopo di rifornire i patrioti e i nostri esemplari informatori Montanino e Maletto: questa volta alla testa di 12 N.P. italiani era il capo di 3^a classe Vittorio Fanchin, agli ordini dell'ufficiale americano Crislow.

Si ripeterono le condizioni della missione ora descritta, a cagione della nebbia. L'ufficiale americano, recatosi a terra, nonostante il consiglio contrario del maresciallo Fanchin, col sottocapo Perreca — « recidivo » nell'offrirsi volontario in presenza del rischio — non poté concludere nulla né rintracciare il P.T. nel tentativo di ritornare a bordo.

Il Crislow e il Perreca rientravano a Cervia alle 09.45 del 5 dicembre col battellino, alternandosi nella voga, dopo esaurita l'energia elettrica degli accumulatori.

La seconda missione, svolta col P.T. *Rebel* nella notte tra il 16 e il 17, ebbe successo.

Questa volta si trattò di sbarcare a nord di Ravenna un gruppo di 4 informatori italiani sulla costa emiliana col capitano americano Mac Arthur. Gli informatori italiani (capo Fanchin, sergente r.t. della marina Filippo Squeo, sottocapo Perreca, geniere Giovanni Coslovi) rimasero in zona un giorno raggiungendo poi Cesenatico alle 17 del 19, dopo 47 ore di navigazione vogando colle pagaie. Cesenatico era stata liberata il 21 ottobre.

Il capitano Mac Arthur invece, accompagnato dal 2° capo Aligi Bertelloni, che egli aveva pregato di accompagnarlo (mentre era tra il personale destinato ad assicurare lo sbarco con una breve ricognizione intorno al punto di sbarco), rientrò a Marina di Ravenna alle 15.00 del 19. La brevità della permanenza in zona, ben utiliz-

zata per assumere informazioni, fu dovuta alla preoccupazione di non cadere nelle mani dei Tedeschi che — come seppero gli informatori dopo scesi a terra — avevano organizzato una vasta battuta per catturarli, essendo stati informati della loro presenza.

— Anno 1945: Tra il gennaio 1945 e la fine del marzo 1945 furono compiute dagli N.P., spesso in unione con personale alleato, 19 missioni a scopo di raccogliere e trasmettere notizie e di rifornire di armi e di mezzi le brigate partigiane. I punti di sbarco furono tutti prescelti nelle Valli di Comacchio e nel delta del Po, dove — una volta entrati i battelli nel dedalo dei canali — non c'erano preoccupazioni o impedimenti dovuti allo stato del mare. I mezzi navali impiegati in queste missioni furono, di volta in volta, barche civili a motore, motosiluranti o Mas, a seconda della quantità di uomini e di materiali da trasportare. Furono impiegate le Ms 55 (Ercolessi) e 65 (Pinotti), il Mas 514 (Antonini) e il P.T. *Rebel*.

Gli operatori furono quelli già ricordati, tutti alla dipendenza del sottoten. Ambrosi, che era il più anziano dei nostri giovani ufficiali N.P. e che agiva agli ordini del capitano Kelly, ai quali si aggiunsero altri che citiamo perché i loro nomi rimangano consegnati alla storia (nella successione in cui furono per la prima volta inviati nelle retrovie nemiche): marinaio Giuseppe Pecoraro, sergente r.t. del Servizio Informazioni Marina Romeo Bertelli, marinaio Maffeo Iacone, marinaio Rocco Battista, tenente medico della Marina Athos Francesconi, sottocapo Cesare Palmari, marinaio Severino Rolando, 2° capo Riccardo Adroit, marinaio Domenico Messina, caporale Enrico Aldi, soldato Alberto Antonini, marinaio Primo Olivo, marinaio Mario Lucchetti.

Gli ultimi quattro elencati, insieme col sottoten. Garrone e col caporale De Polo, svolsero sei rischiose missioni esplorative e informative nella zona che si estende tra il fiume Reno e le Valli di Comacchio, fra il 3 e il 23 marzo 1945.

46° IL REPARTO N.P. NELLE OPERAZIONI PER LA LIBERAZIONE DI VENEZIA (30 APRILE 1945) (Grafico n. 10).

Dal 20 aprile 1945 il reparto N.P., sia da solo sia insieme con piccoli reparti alleati, costituendo in posizione avanzatissima l'estrema ala destra dell'8ª Armata, condusse una serie di operazioni audacissime, catturando numerosi prigionieri e materiale bellico vario,

sbarcando a Venezia il mattino del 30 aprile, primo ed unico contingente di truppe combattenti italiane ad entrare nella città, come già ricordato.

La storia particolareggiata degli ardimenti di cui gli audaci N.P. diedero prova in questa fase risolutiva della guerra richiederebbe un intero volume: nell'economia generale di questo libro è giocoforza limitarsi ad una sintesi delle fasi principali dell'epica gesta.

In seguito all'ordine di preparare l'avanzata, emanato dal Quartier Generale dell'8ª Armata, il 19 aprile il ten. Ambrosi ricevette richiesta dal ten. vasc. Kelly di studiare un piano di operazioni offensive, sia sbarcando elementi del reparto dietro le linee nemiche, sia attaccandole di sorpresa con colpi di mano da eseguire in cooperazione con truppe alleate e con bande di patrioti.

Le operazioni previste per il reparto N.P. furono di massima le seguenti:

- occupazione dell'isola Donzella alle foci del Po di Tolle con sbarco notturno, per stabilirvi un campo trincerato;

- organizzazione, armamento e istruzione di tutti i patrioti che sarebbero affluiti al campo, dei quali il reparto avrebbe assunto la direzione e il comando;

- ulteriore occupazione, al momento ordinato, di obiettivi assegnati ed avanzata su altri obiettivi più a nord, a seconda del successo delle prime operazioni.

Le azioni sarebbero state eseguite in collegamento cogli arditi britannici (reparto P.P.A.) comandati dal maggiore Canary, che ne aveva fatta esplicita richiesta al Comando 8ª Armata e col quale sarebbero stati studiati i futuri piani operativi, a seconda delle circostanze e delle conseguenti necessità.

L'offensiva veniva iniziata il 22 aprile dai patrioti della Sacca di Scardovaro e da quelli operanti fino al Po di Venezia, capitanati da elementi N.P. Avutane notizia, il ten. Ambrosi si recava col ten. vasc. Kelly nella zona del combattimento per prendere contatto coi suoi uomini più avanzati e riconoscere le posizioni nemiche. Rientrato alla base di Porto Corsini, mobilitava il reparto al completo, preparandolo per l'imminente entrata in azione.

Prima dell'alba del 26 aprile due squadre e un gruppo di esploratori-informatori — al diretto comando del ten. Ambrosi — prendevano imbarco su motozattere d'assalto inglesi e sbarcavano sul Po della Gnocca in località Scorettà, mentre arditi inglesi si ferma-

vano più a valle, a Santa Giulia, in modo da poter prendere in mezzo i Tedeschi se avessero tentato un ritorno offensivo. Da Scoretta parte degli sbarcati proseguiva con 4 mitragliere per Porto Tolle, occupando Ca' Tiepolo, che poco dopo veniva raggiunta anche da elementi P.P.A. La zona fu sistemata a difesa insieme coi partigiani. Furono catturati e avviati la stessa sera del 26 a Porto Corsini, con mezzi inglesi, un centinaio di prigionieri tedeschi.

Tutta la zona era stata ed era ancora teatro di combattimenti fra truppe nazifasciste e gruppi di patrioti organizzati e comandati dal valoroso maresciallo Fanchin e da un ufficiale di un reparto O.S.S., che già da tempo operavano dietro le linee nemiche.

Date le notizie confuse sulle azioni in corso, fu deciso dal Comando del reparto N.P. in accordo col maggiore Canary e con l'ufficiale americano di collegamento d'inviare pattuglie in ricognizione verso ovest, verso nordest ed oltre il Po in direzione di Contarina.

Di quest'ultima pattuglia volle prendere il comando lo stesso tenente Ambrosi, che accompagnato da un ufficiale americano si spinse — dopo attraversato il Po — verso Contarina. A circa un chilometro da questa località la pattuglia fu accolta da un intenso fuoco di sbarramento, per cui — abbandonato l'automezzo troppo visibile — proseguì a piedi, raggiungendo Contarina alle 16.00 del 26: di qui, dopo aver impartite direttive per l'attacco alle postazioni di cannoni, di mortai e di mitragliere che tiravano sul paese, la pattuglia rientrò alla base.

L'ampiezza del settore operativo avrebbe richiesto forze molto superiori al complesso del reparto N.P. e di quello P.P.A. inglese, ma fin dalla loro entrata in azione il Quartier Generale dell'8^a Armata aveva avvertito che i due reparti avrebbero dovuto contare esclusivamente sulle loro forze e su quelle dei gruppi partigiani, che agivano agli ordini del reparto N.P. e che avevano anche il compito di mantenere il collegamento colla brigata « Garibaldi » e col Gruppo di Combattimento « Cremona » operanti più nell'interno della zona.

Il mattino del 27 aprile, avuto notizia che i Tedeschi avevano iniziato la ritirata verso l'Adige e il Brenta, fu deciso d'inseguirli, puntando verso Chioggia su due differenti linee di attacco.

Primo compito del reparto N.P. fu lo sgombero del Po dalle mine e dagli sbarramenti retali, posti dai Tedeschi verso la foce, per consentire ai mezzi da sbarco inglesi trasportanti P.P.A. e carri armati, ed ai mezzi italiani, di attraversare il fiume ed iniziare la marcia verso nord.

Alle 10 del 27 aprile, attraversato il Po, i reparti inglesi proseguirono alla volta di Loreo, mentre il gruppo N.P., affiancato da un gruppo di patrioti comandato dal tenente medico Francesconi, dirigeva per Porto Levante ove giungeva alle 13.00.

Porto Levante veniva raggiunto da altro gruppo di N.P. che, dopo faticosissima navigazione compiuta su ordinarie barche da pesca, vi scaricava armi e munizioni per i patrioti, e proseguiva poi nonostante il tempo burrascoso, giungendo a Chioggia il 29 aprile, in tempo per partecipare alle operazioni del reparto.

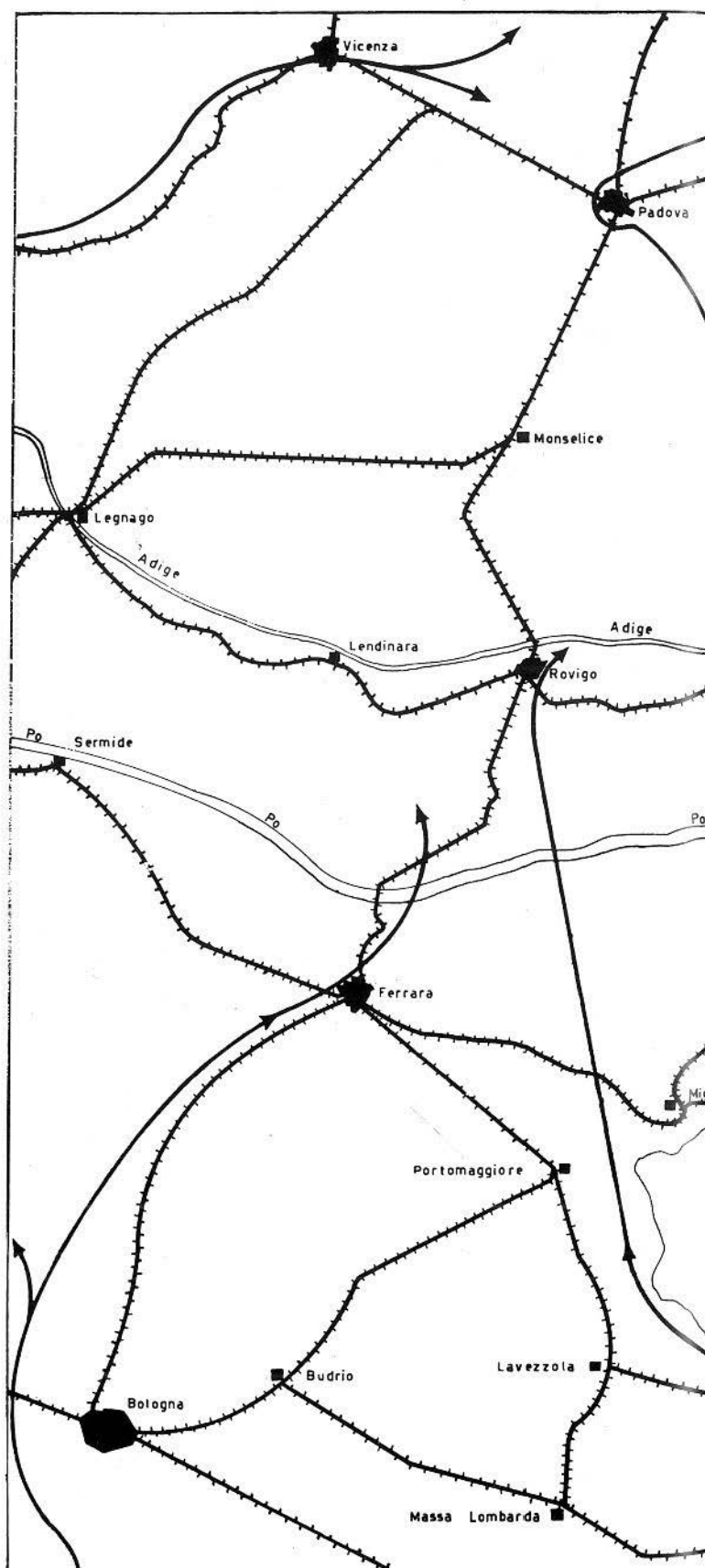
Da Porto Levante, informato dai patrioti che il nemico stava ritirandosi verso l'Adige e il Brenta, il comandante del reparto inviava lo stesso giorno 27 un gruppo di esploratori con alcuni patrioti pratici dei luoghi, col compito di aggirare le linee nemiche via mare e di raccogliere informazioni, dando loro appuntamento sulla riva destra del Brenta, in località Calisso.

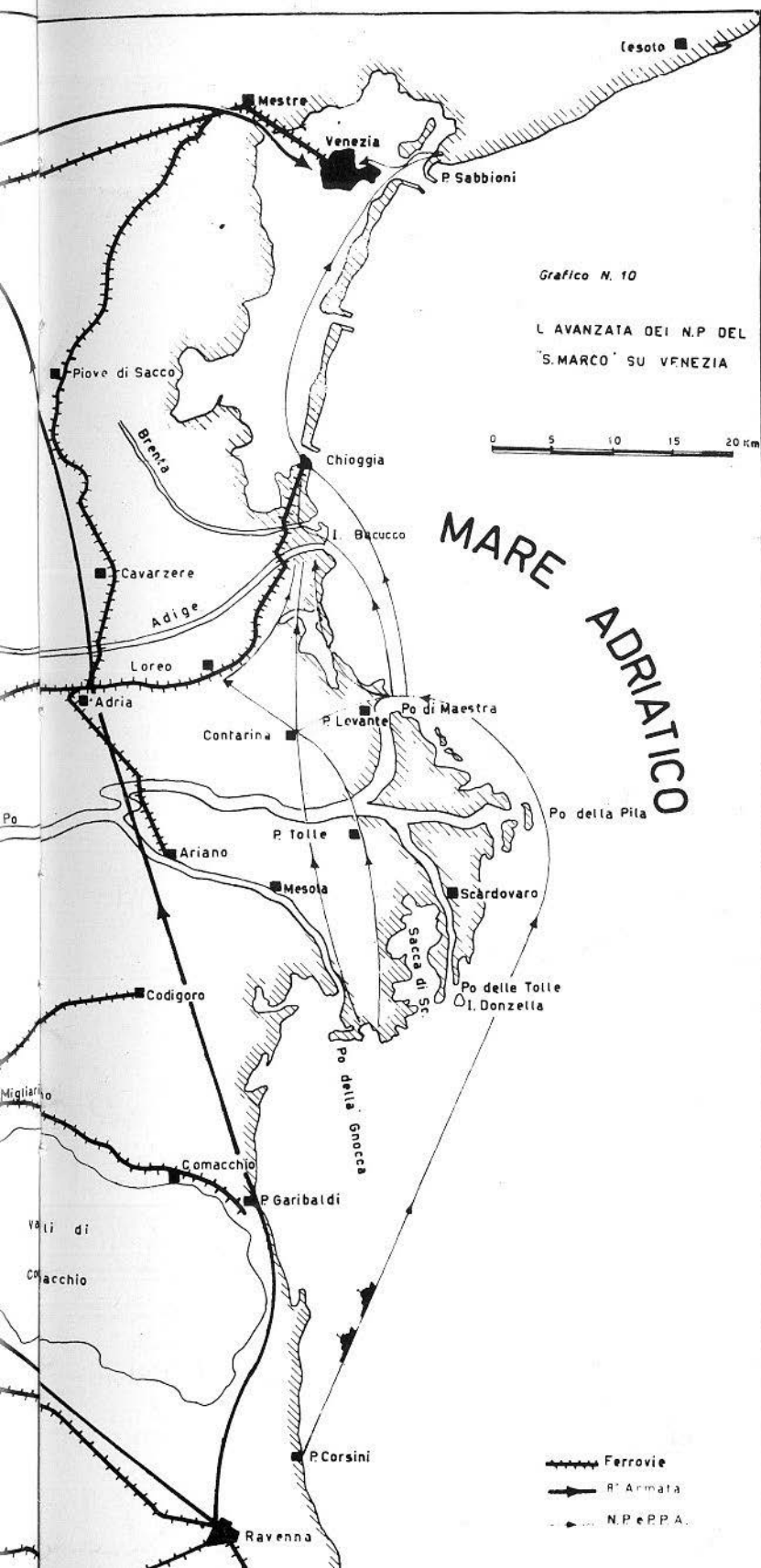
Gli esploratori, al comando del ten. Garrone, sbarcavano nell'isola Bacucco ed iniziavano la marcia verso la foce del Brenta arrivandovi verso le 17.00. Avvistati dai Tedeschi ad un chilometro dal fiume erano accolti da tiro di mitragliere e di fucili. Dopo alcuni minuti di vivace fuoco da ambo le parti, i Tedeschi, che avevano subito perdite, cercarono di salvarsi colla fuga, ma 14 erano fatti prigionieri.

Lasciati due uomini a guardia dei prigionieri, il ten. Garrone inseguì i fuggiaschi e, dopo un nuovo vivace combattimento con altre perdite da parte tedesca, catturò i rimanenti 13 uomini, ed inoltre due barconi a motore, sui quali essi avevano tentato di allontanarsi, carichi di armi automatiche, di un cannone anticarro, di tonnellate di viveri e di munizioni e di 5 cavalli.

L'azione aveva destato l'attenzione del nemico sull'opposta sponda del Brenta; il ten. Garrone, osservato un intenso movimento di truppe nemiche, provvide ad attestarsi in posizione di difesa ben protetta e ad inviare una staffetta al comandante del reparto N.P. per avvertirlo e per guidarlo, eventualmente, sul luogo. La staffetta giungeva a destinazione verso la mezzanotte (del 27), e subito il comandante del reparto con la squadra che aveva con sé si metteva in moto; dopo una faticosa marcia di 30 chilometri, portando a spalla armi automatiche pesanti e leggere colle relative munizioni, si congiungeva col gruppo Garrone, che poco dopo veniva rinforzato anche dal reparto di patrioti al comando del tenente medico Francesconi.







Il mattino del 28 aprile — molto per tempo — si presentavano ad un posto avanzato N.P. alcuni individui in abito civile (riconosciuti poi per soldati ucraini al servizio dei Tedeschi, inviati ad assumere informazioni), i quali dissero che truppe del presidio di Brondolo - Sant'Elena - Chioggia chiedevano di trattare la resa, purché fossero certi di arrendersi a truppe regolari e non a patrioti. Fu loro risposto che la resa sarebbe stata discussa soltanto con ufficiali tedeschi debitamente autorizzati. Fu pure detto loro che il posto avanzato era tenuto da pattuglie di una divisione corazzata già sul posto e che altre divisioni erano accampate 5 chilometri più a sud, pronte ad entrare in azione. Gli informatori ucraini rimasero convinti di aver intraveduto e preso contatto con grandi forze alleate.

Poco dopo arrivava un ufficiale tedesco, che fu ricevuto ed ascoltato dal tenente Hearn, ufficiale di collegamento con noi dell'O.S.S. L'ufficiale tedesco riferì che era pronto a condurre i nostri parlamentari presso il comandante della zona di Chioggia. Fu convenuto che, mentre il ten. Hearn e il ten. Garrone sarebbero andati a Chioggia, il ten. Ambrosi ed i suoi uomini si sarebbero sistemati a difesa sotto il forte di Brondolo. Fu inoltre convenuto che ci sarebbe stata una tregua d'armi fino alla conclusione delle trattative.

La sola condizione posta dal comandante della zona di Chioggia, che era un ex principe russo, fu quella che sia lui stesso sia tutti i soldati di origine russa non venissero consegnati a truppe russe. Accettata questa condizione dai nostri parlamentari, fu ordinato subito dal comandante tedesco (ossia russo collaboratore) di deporre le armi alla guarnigione del forte di Brondolo, a quelle di Sant'Elena e di Chioggia.

Così alle 08.00 del mattino del 28 aprile il reparto N.P. del « San Marco », rappresentato dagli uomini della squadra del ten. Ambrosi, dal gruppetto di esploratori del ten. Garrone, dal ten. Bona di un altro reparto, avendo con loro il tenente americano Hearn e il caporale italo-americano Rago (entrambi dell'O.S.S.) entrava in Chioggia, accolto dalle trionfali acclamazioni della popolazione mentre centinaia di soldati tedeschi salutavano taciturni.

La resa dei presidi di Chioggia, di Brondolo e di Sant'Elena, ad opera di un assai esiguo numero di N.P., fruttò un grosso bottino di materiale bellico ed oltre un migliaio di prigionieri.

Verso le 11.00 dello stesso giorno giungevano in vista del forte di Brondolo gli arditi inglesi del maggiore Canary, cui il ten. Garrone — inviato in precedenza ad incontrarli — aveva dato l'annun-

cio dell'avvenuta resa della forte posizione nemica al nostro reparto e ai due americani dell'O.S.S.

Poco dopo arrivavano a Chioggia le altre forze del reparto N.P., che erano rimaste nelle posizioni arretrate loro assegnate, ed il ten. vasc. americano Kelly, comandante dell'O.S.S., alla cui dipendenza operava il reparto N.P.

La sera del 28 aprile dal Quartier Generale dell'8ª Armata giunse l'ordine ai reparti N.P. e P.P.A. di muovere su Venezia. Il maggiore Canary ottenne che il reparto N.P. operasse in un'azione combinata coi suoi arditi.

La mattina del 29, terminati i preparativi, verso le 11.30 un gruppo di uomini N.P. al comando del ten. Mini, prendeva imbarco su di un bragozzo a motore catturato ai Tedeschi e partiva da Chioggia alla volta di Venezia, seguito nei canali della laguna dalle motozattere inglesi da sbarco. Il gruppo comprendeva 4 ufficiali e 24 militari, oltre a 2 civili che avevano volontariamente e coraggiosamente seguito le operazioni come cuochi del reparto.

Il luogo convenuto per lo sbarco dei gruppi italiano e inglese era la Punta Sabbioni, dove essi giunsero alle 15.00. I Tedeschi si trovavano attestati a breve distanza. Poichè, come da notizie avute da alcuni patrioti, le truppe nemiche forti di circa 2000 uomini si accingevano a ritornare verso le batterie di Punta Sabbioni, che avevano in precedenza abbandonate, fu ordinato al gruppo N.P. di attestarsi con l'appoggio di alcuni carri armati dei P.P.A. in posizione opportuna per fronteggiarle, e di resistere, se attaccato, sino al giungere di rinforzi. La posizione assegnata veniva occupata sotto una pioggia torrenziale.

Verso le 20.00 della stessa sera ufficiali tedeschi si presentavano al maggiore Canary e al ten. vasc. Kelly per trattare la resa dei loro uomini; la resa fu accettata e i Tedeschi deposero le armi.

I P.P.A. inglesi e i N.P. italiani, il mattino seguente, 30 aprile, venivano ritirati dalle posizioni di Punta Sabbioni ed avviati a Venezia, dove sbarcavano lo stesso giorno.

Cessata con questo evento conclusivo ogni necessità di cooperazione da parte del reparto N.P. con l'8ª Armata britannica, il reparto rientrò il 15 maggio (come già detto nel paragrafo 39) nei ranghi della Marina, alla quale apparteneva. In tale occasione il colonnello J. F. Glavin, comandante del 2677º reggimento di fanteria U.S.A. di cui faceva parte l'O.S.S. col quale il reparto N.P. aveva per 16 mesi operato, diresse al Ministro de Courten un messaggio contenente fra l'altro le seguenti frasi:

« Durante i 16 mesi di servizio prestato presso questo Comando, gli uomini del reparto N.P. "San Marco" hanno portato a compimento con pieno successo numerose missioni di alta importanza. La loro opera, sotto il ten. vasc. Kelly e sotto la superiore direzione del XV Gruppo d'Armata, ha dato un reale contributo alla liberazione dell'Italia ed allo schiacciamento delle forze nazifasciste. Nell'informarVi della fine della nostra collaborazione col reparto "San Marco", desidero esprimerVi i miei sinceri ringraziamenti per i magnifici servizi da esso resi alla nostra organizzazione ed alla causa alleata ».

Il messaggio del colonnello Glavin fu portato al Ministro della Marina dal ten. vasc. Kelly, che — avendo personalmente diretto e seguito il reparto nella sua attività per 16 mesi — era più di ogni altro in grado di apprezzarne le alte qualità militari, l'abnegazione e lo spirito d'iniziativa.

47° MISSIONI SPECIALI DELLE SILURANTI.

Come è stato detto nel paragrafo 44, i cacciatorpediniere eseguirono 17 missioni speciali e le torpediniere 28: da soli oppure in appoggio a motosiluranti o a Mas. Due ne compì la Cv *Ape* nel 1945: per quanto questo tipo di unità non sia classificata tra le siluranti, la includiamo in questo paragrafo, per analogia d'impiego.

Nei numeri 8, 8 bis e 13 del paragrafo 45 si è citata la partecipazione a tre operazioni speciali, compiute dalle motosiluranti, dell'*Ardimentoso*, dell'*Indomito* e del *Grecale*. Qui di seguito ne descriveremo altre tra le più significative, compiute dalle siluranti.

1 - Il *Grecale* in azione sulle coste montenegrine (cap. freg. *Benedetto Ponza di San Martino*).

Questo cacciatorpediniere eseguì in tre successivi tentativi una missione sulla costa tra Dulcigno e Antivari — già accennata nel n. 19 del paragrafo 45 — avendo a bordo i tre M.T.S.M. 250 (ten. vasc. Corrado Dequal, sergente Cerolini), 256 (ten. vasc. Luigi Cugia, capo di 3^a cl. Zoppis), 220 (sottoten. vasc. Mameli Rattazzi, 2° capo Castelli), tra il 25 e il 30 aprile 1944. Sul 250 imbarcarono anche il ten. vasc. Gino Birindelli, capo della spedizione degli M.T.S.M., gli ufficiali americani Johnson e Evans e due marinai americani.

Questa triplice missione, avente per iscopo rilievi topografici, per quanto già brevemente ricordata, merita di essere descritta colle stesse parole del comandante del *Grecale*, che era partito da Taranto alle 14.15 del 25 aprile.

«Giungo alle 23.30 del 25 sul punto indicatomi verbalmente a 2 miglia per 250° da Punta Menders (Montenegro). Il riconoscimento della posizione è stato alquanto difficoltoso causa il cielo coperto e la notte assolutamente buia, il che, d'altra parte, ha favorito lo svolgersi dell'operazione... Stimando di essere nel punto esatto, fermo le macchine e metto in mare i tre M.T.S.M. alle 23.45; il mare è calmo e agevola le operazioni di sbarco... La fosforescenza è molto forte, le scie dei M.T.S.M. sono visibili a notevole distanza e temo che possano venire scoperti da terra... Si notano sulla costa frequenti luci di fari di automezzi, che denotano un traffico piuttosto rilevante su una strada costiera... Alle 02.44 rientrano i mezzi speciali, ne inizio l'imbarco... e alle 03.20 del 26 dirigo verso Brindisi. Gli operatori degli M.T.S.M. mi comunicano di non aver potuto condurre a termine la missione, perchè — partiti da una posizione probabilmente più a nord di quella stabilita — si sono trovati su un tratto di costa situato più a nord di quello assegnato... Alle 07.40 del 26 dò fondo nell'avamposto di Brindisi.

«Nonostante le condizioni del vento e del mare [che nel frattempo si erano messe al brutto], tento di ripetere l'operazione prima che trascorra il periodo di luna favorevole. Esco da Brindisi il pomeriggio dello stesso 26, alle 16.20, e dirigo per il punto della notte precedente. Alle 18.00 le condizioni del mare che nel frattempo è peggiorato (vi è vento di forza 5 e mare forza 3 da nord-ovest) mi costringono ad invertire la rotta ed a rientrare a Brindisi...

«Il 29 ricevo ordine verbale di ripetere l'azione, nonostante le sfavorevoli condizioni di luna ed il mare leggermente mosso. Metto in rotta per lo stesso punto, in modo da giungere alle ore 20.00 del 29 a 15 miglia da esso. A tale ora e in tale posizione riconosco perfettamente la costa... e dirigo per Punta Menders riducendo di velocità in modo da trovarmi sottocosta a notte fatta... Le operazioni di messa in mare s'iniziano alle 21.11 ed alle 21.20 i M.T.S.M. scostano da bordo... Fosforescenza scarsa. Per evitare di essere veduto da terra, data la sfavorevole posizione della luna che tramonta alle 01.15 del 30, pendolo a velocità moderata in senso perpendicolare alla costa, facendo in modo da trovarmi ogni ora nel punto stabilito, come da accordi presi cogli operatori dei M.T.S.M. Alle 00.50, ricevuto un segnale per micro-onde, dirigo per

riportarmi sul punto. Nel frattempo il vento ed il mare, provenienti da nord, sono notevolmente rinforzati e un forte piovasco ostacola la visibilità. Alle 01.25 faccio un segnale convenzionale col Donath azzurrato... ricevo in risposta il controsegna. Alle 01.42 giungono sotto il bordo i primi due M.T.S.M. Manovro subito per imbarcarli. Operazioni difficoltose per il mare e per il vento, che fa scarocciare alquanto la nave. Alle 02.37 giunge sotto il bordo il M.T.S.M. comandato dal ten. vasc. Cugia. Lo imbarco... e alle 06.50 entro a Brindisi.

« Gli operatori dei M.T.S.M. comunicano che l'azione è stata condotta a termine felicemente ».

Questa operazione era stata denominata « Virginia » dalle Autorità Navali alleate ».

2 - Granatiere (*cap. freg. Carlo Felice Albini*) e Oriani (*cap. freg. Gino Cianchi*) in azione contro *Ms tedesche*. (Grafico n. 11).

Il combattimento che sta per essere descritto è quello ricordato alla fine del paragrafo 44.

Alle 14.00 del 2 maggio 1944 la sezione *Granatiere - Oriani*, al comando del cap. freg. Albini lasciò il porto di Manfredonia per compiere un'operazione d'intercettazione di traffico nemico nel Golfo del fiume Drin (costa settentrionale dell'Albania) e per poi eseguire il bombardamento del porto di Antivari.

La sezione, giunta alle 21.45 sei miglia a nord di Capo Rodoni (estremo meridionale del golfo del Drin), accostò per nord-nord-ovest con rotta parallela alla costa iniziando a 20 nodi il rastrello antitraffico. C'era calma di vento e di mare, visibilità buona con la luna al primo quarto.

Alle 22.44, quando seguendo l'andamento della costa i caccia-torpediniere in linea di fila avevano rotta ovest-nordovest, l'*Oriani* avvistò per 30° gradi dalla prua a dritta circa 4000 metri quattro motosiluranti che, provenendo da Punta Menders, dirigevano all'attacco della sezione. L'*Oriani* accostò un poco a sinistra per portare in campo tutte le armi e aprì subito il fuoco con proiettili illuminanti e con granate, segnalando l'avvistamento al caposezione.

Alle 22.46 anche il *Granatiere* vide le motosiluranti, accostò per sud-ovest per evitare un probabile lancio di siluri, ordinò di aumentare la velocità a 28 nodi e alle 22.48 aprì anch'esso il tiro sulle motosiluranti.

L'*Oriani*, imitando la manovra del caposezione, accostò praticamente a un tempo col *Granatiere* finendo così per mettersi quasi in linea di fronte con esso. Finita l'accostata, riprese il tiro.

Le unità nemiche, dopo questa manovra dei cacciatorpediniere, vennero a trovarsi nei loro settori poppieri, e precisamente 40° - 50° a poppavia del traverso del *Granatiere* e poco a poppavia del traverso dell'*Oriani*. Appena iniziata l'azione, le motosiluranti si divisero in due sezioni, la prima con rotta circa per sudovest e la seconda per sudest, e cominciarono a stendere una cortina di nebbia protettiva.

Il tiro dei cacciatorpediniere fu diretto sulla coppia di motosiluranti diretta verso sudovest, che era la più pericolosa perché mirava a tagliare la rotta ai cacciatorpediniere.

Dopo qualche minuto dalla prima accostata il *Granatiere*, imitato dall'*Oriani*, accostò ancora a sinistra per 200°: il gruppo delle *Ms* scade decisamente di poppa.

Alle 22.52 il *Granatiere* sospese il fuoco. L'*Oriani* invece continuò a sparare sulla testa della cortina nebbiogenica, fin quando il settore di tiro delle armi di bordo glielo consentirono. All'ottava salva una forte esplosione dietro la cortina gli fece apprezzare di aver colpito una delle motosiluranti. Alle 22.53 l'*Oriani* accostò di sua iniziativa per sud-sudest (150° circa), sospendendo il tiro contro la prima coppia di motosiluranti e aprendolo sul proprio lato sinistro alla distanza di circa 7000 metri sulla seconda coppia, che continuava a muovere verso sudest. Il tiro risultò inefficace e dopo qualche salva fu sospeso.

Le motosiluranti reagivano a intervalli con raffiche di mitragliera.

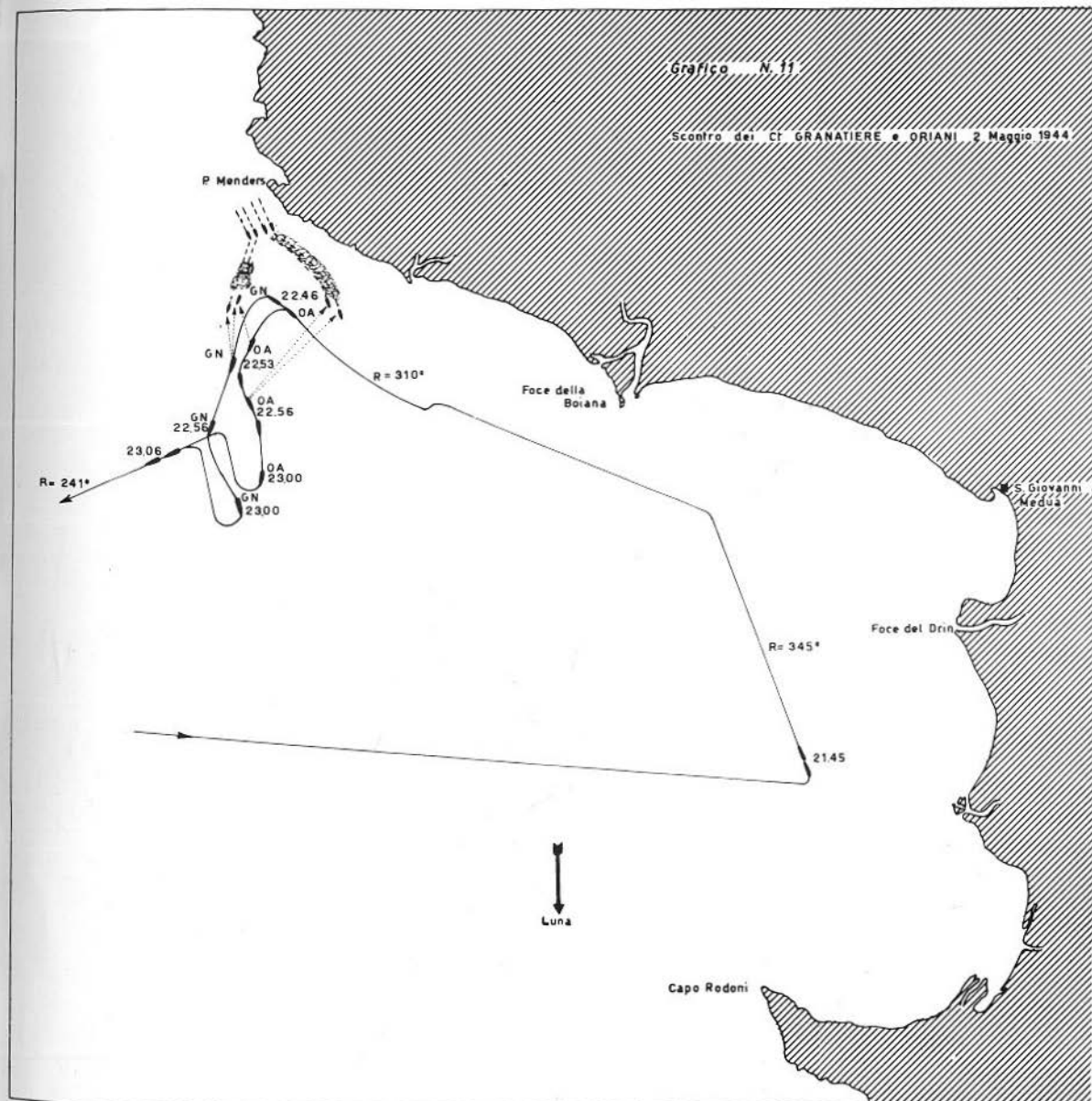
Alle 22.56 — dopo aver sparato qualche raffica di mitragliera nei settori poppieri — anche il *Granatiere* cessò definitivamente il tiro ed accostò per 150° circa, allo scopo di non perdere il contatto coll'*Oriani* che in seguito all'accostata delle 22.53 si trovava a circa 2000 metri. Alla stessa ora (22.56) una batteria di piccolo calibro aveva aperto il fuoco da Punta Menders, ma i colpi cadevano molto corti.

Alle 23.00, su ordine del *Granatiere*, i due cacciatorpediniere accostarono per 350° riformando la linea di fila e alle 23.06 per 241°, facendo poi rotta per il ritorno alla base.

La sera precedente i due cacciatorpediniere avevano compiuto una analoga missione. All'altezza di Punta Menders erano stati attaccati da due *Ms*, che — appena iniziata la reazione dei cacciator-

Grafico N. 11

Scontro del CI GRANATIERE e ORIANI 2 Maggio 1944



l'*Animoso* furono 22 su 22 le giornate trascorse in navigazione, con poche ore di sosta fra l'una e l'altra missione nel porto di Brindisi per rifornirsi.

La motozattera trasportava rifornimenti per i patrioti greci; quando le condizioni del tempo lo permettevano, compiva le traversate a rimorchio della torpediniera allo scopo di procedere colla velocità di 11-12 nodi, superiore a quella consentita alla motozattera dai suoi motori. Giunta in vista del punto stabilito, la torpediniera lasciava il rimorchio e la motozattera, varandosi sulla spiaggia, procedeva rapidamente allo scarico del materiale che aveva a bordo, imbarcava generalmente persone da portare in Italia (informatori, profughi, militari sbandati) e poi si dava inizio alla navigazione di ritorno.

Delle altre 16 missioni speciali eseguite dalle altre torpediniere sulle stesse coste, tutte aventi lo scopo di portare rifornimenti e di ritirare personale, basterà ricordarne quattro, che offrono qualche particolarità di un certo interesse: tre dell'*Indomito* (cap. corv. Emanuele Filiberto Perucca) e una dell'*Ardimentoso* (cap. corv. Domenico Ravera).

La prima dell'*Indomito* fu compiuta, partendo da Taranto e rientrandovi, fra le 12.50 del 3 febbraio 1944 e le 08.40 del successivo giorno 4. Accompagnavano la torpediniera le Ms 54 (Ivonetti) e 55 (Ercolessi) e i Mas 516 (Scaroni) e 547 (Vanzetti). E' stata già descritta nel n. 8 bis del paragrafo 45, ma qui ne diamo la versione secondo la sobria relazione del cap. corv. Perucca.

Durante il percorso di andata la Ms 54 fece due volte avaria al motore e la torpediniera si portò nelle sue vicinanze, interrompendo la marcia verso l'obiettivo, per darle eventuale assistenza. Tuttavia la missione fu condotta regolarmente a termine, sbarcando materiali e ricuperando 253 persone.

Il comandante Perucca annotò nel suo rapporto sulla missione:

«L'operazione si è svolta regolarmente secondo le previsioni, senza contrasto da parte nemica nonostante la segnalata presenza nelle immediate vicinanze di reparti tedeschi incaricati di rastrellare accuratamente la zona.

«Risulta che il Comando tedesco sia a conoscenza delle operazioni ed abbia prelevato degli ostaggi allo scopo di essere tempestivamente informato e reagire con aerei dell'aeroporto di Tirana.

«Le condizioni sanitarie del personale trasportato richiedono una accurata disinfezione della nave. Quanto alle condizioni di sa-

lute, ad eccezione di 4 malarici e di 5 feriti, il personale recuperato non era in cattive condizioni ».

La seconda missione l'*Indomito* eseguì, sempre da Taranto, tra le 06.45 del 15 e le 15.45 del 16 marzo 1944, insieme colla Vas 246 (sottoten. vasc. c. Filippo Viola).

La doppia traversata fu compiuta a 18 nodi, velocità di crociera della Vas.

Dal rapporto del comandante della torpediniera non risulta lo scopo della missione, che è indicata semplicemente come « missione riservata ». Ma poiché aveva l'ufficiale inglese di collegamento a bordo, dovette trattarsi di prendere contatto con informatori e probabilmente di sbarcare uomini e ricuperarne altri.

La Vas, ultimata la missione sulla costa verso le 04.00 del mattino, avvertì per radiotelefonia la torpediniera di attenderla sul punto di riunione per iniziare la traversata di ritorno. La riunione non avvenne e allora la torpediniera, per non trovarsi alle luci dell'alba troppo vicina alla costa nemica, ordinò alla Vas di mettere in rotta a 17 nodi verso la base di Taranto: la riunione avvenne alle 05.40, quando la torpediniera ebbe raggiunta la Vas.

Intanto si stava mettendo mare agitato e la Vas entrò a Gallipoli, mentre la torpediniera proseguì per Taranto.

La terza delle missioni qui ricordate fu compiuta dall'*Indomito* colla Mz 784 (sottoten. vasc. c. Luigi Sanna) dalla base di Brindisi, fra le 15.24 del 16 e le 19.28 del 17 ottobre 1944.

La torpediniera diresse prima per Monopoli, dove l'attendeva fuori del porto la motozattera. Presala a rimorchio, diresse per la zona assegnata sulle coste della Grecia. La motozattera compì la sua missione tra le 06.30 e le 08.30 circa del 17, cioè in piena luce, sbarcando medicinali e 70 tonnellate di farina e imbarcando 203 italiani e 6 inglesi.

Ripresa la motozattera a rimorchio, la traversata per il ritorno fu iniziata alle 09.53.

Intanto si era messo vento da scirocco forza 7 e mare forza 4, in aumento: essendo il mare in poppa, il rimorchio poté essere mantenuto alla velocità di 12,5 nodi effettivi. La torpediniera, ricevuto l'ordine di andare a Taranto, rispose che dato il tempo cattivo avrebbe proseguito per Brindisi da cui era partita.

Ecco ora la missione dell'*Ardimentoso*, anche questa compiuta colla Mz 784.

La torpediniera lasciò Brindisi colla motozattera a rimorchio alle 14.20 del 12 giugno 1944 e rientrò a Taranto colla motozattera alle 17.35 del 13 giugno.

Il punto designato per la missione era a poche miglia da Porto Palermo: le due unità vi giunsero poco dopo la mezzanotte e la motozattera alle 01.40 era di ritorno sotto il bordo della torpediniera che l'attendeva. Riferì di avere sbarcato soltanto un quarto del materiale, non avendo ritenuto prudente trattenersi a lungo per l'avvistamento da terra, avvenuto al tramonto, di 4 motosiluranti tedesche, presumibilmente in crociera di vigilanza; aveva inoltre recuperati 56 italiani, 63 inglesi di cui 6 ufficiali, 2 americani del Servizio Informazioni ed un albanese.

48° MISSIONI SPECIALI DEI SOMMERGIBILI.

Tutti i sommergibili — impiegati per vari scopi nel Mediterraneo, nel Mar Rosso, nell'Oceano Indiano e nell'Atlantico — dipendevano organicamente dal Comando Sommergibili (Maricosom), istituito a Taranto, come si è detto nel paragrafo 35, il 10 ottobre 1943 e affidato al cap. freg. Chialamberto, che nella sua qualità di comandante del IV Gruppo sommergibili fin dal 30 maggio 1943 venne ad essere il più anziano degli ufficiali sommergibilisti presenti nel territorio controllato dal Governo legittimo. Dipendevano da lui, anche operativamente (sempre secondo gli ordini delle Autorità alleate), le unità subacquee impiegate nelle acque metropolitane.

Per i sommergibili, offrendo tutte le 19 missioni speciali ad essi affidate qualche particolare interessante, invece di descriverle in ordine cronologico, ne parleremo raggruppandole per unità nella successione cronologica in cui ciascuna unità fu per la prima volta impiegata in una missione speciale, e cioè: *Manara*, *Marea*, *Nichelio*, *Axum*, *Platino*, *Diaspro*.

Le missioni ebbero tutte per scopo principale lo sbarco o il recupero di operatori - informatori.

a) *Smg Manara (ten. vasc. Gaspare Cavallina).*

La sola missione di questo sommergibile eseguita partendo da Brindisi alle 17.50 del 27 ottobre 1943 e rientrandovi alle 06.38 del 3 novembre 1943 dopo 157 ore di mare, ebbe lo scopo d'imbarcare 3 gruppi di operatori - informatori in tre punti della costa dell'Alto Adriatico. Raggiunse gli scopi voluti, ma — avendo il sommergi-

bile sofferto di numerose avarie dovute alla sua vetustà (era in servizio dal 1930), tanto che era stato antecedentemente assegnato alla Scuola sommergibilisti e tolto dal numero dei battelli operanti — non fu usato in altre missioni speciali. Se poté portare a buon fine l'unica missione affidatagli, ciò fu dovuto all'abilità e alla abnegazione del suo personale.

b) *Smg Marea* (*sottoten. vasc. Attilio Russo*).

Delle due missioni compiute da questo sommergibile, con modalità e scopi eguali a quelli del *Smg Manara*, descriveremo la prima perché di questa soltanto è rimasta conservata la relazione fatta dal cap. corv. Raul Galletti, che vi partecipò nella sua qualità di capo servizio informazioni a Brindisi (V. paragrafo 44-b). Essa fu eseguita in 134 ore di mare, dalla base di Brindisi, tra le 17.00 del 3 novembre e le 06.45 del 9 novembre 1943. La seconda — perfettamente analoga — lo fu in 144 ore di mare fra le 08.00 del 23 dicembre e le 08.24 del 29 dicembre 1943.

Ecco, in ampio stralcio, la relazione del comandante Galletti.

«... Il *Smg Marea* esce dal porto, avendo preventivamente imbarcato — oltre al sottoscritto — 6 informatori civili costituenti due cellule...

« Il 5 novembre, alle 23.35, si dirige verso la costa... Alle 23.45, essendo stato probabilmente avvertito da terra il rumore dei motori termici, si accende il faro del porto di Cortellazzo [presso le foci del Piave]... Ci si avvicina alla costa fino a che l'unità non si arresta poggiando su un fondale di 6 metri, a 1,5 miglia per sudovest dal faro di Cortellazzo...

« A causa del mare forza 2 e del vento forza 4 da nordest... si decide di cercare fondali più alti... Alle 01.16 si invitano i civili ad eseguire prontamente l'imbarco sui battellini all'uopo approntati. I civili dichiarano di non volersi imbarcare date le condizioni del mare, ma soprattutto perché, non vedendo la pur vicinissima costa per la profonda oscurità dovuta al cielo profondamente coperto, hanno l'impressione di non poter raggiungere lo scopo... Propongo di ripetere il tentativo nei pressi di Chioggia; gli informatori però rifiutano categoricamente di essere ivi sbarcati, per cui l'unità raggiunge il previsto punto d'immersione in fondali di 50 metri...

« Il 6 novembre, all'emersione effettuata alle 18.30, un aereo sorvola il sommergibile alla quota di circa 200 metri. Si riprende l'immersione e alle 20.30 l'unità ritorna in affioramento.

« Anche questa seconda volta un aereo sorvola l'unità diretto a nord e alla quota di circa 150 metri.

« Le condizioni di visibilità sono relativamente buone; luna alta e mare quasi calmo.

« Al quasi certo avvistamento dell'unità a Porto Cortellazzo la sera precedente, ed al probabile conseguente allarme, si attribuisce la duplice constatata presenza dell'aereo per una ricerca sistematica del sommergibile.

« ... si dirige per il nuovo punto di sbarco, stabilito nei pressi di Cattolica ».

Sbarcati qui senza inconvenienti gli informatori, il sommergibile rientrò alla base.

« Segnalo lo spirito di abnegazione e di sacrificio dimostrato dall'equipaggio — conclude il comandante Galletti — ponendo in particolare rilievo le avarie verificatesi (scandaglio ultrasonoro, manovra timoni orizzontali dovuta eseguire sempre a mano e, ben più grave, l'impossibilità del rifornimento d'aria a causa dell'inservibilità dei due compressori di bordo), le quali pur avendo reso precaria la possibilità di realizzazione della missione non hanno minimamente influito sul morale dell'equipaggio, ma ne hanno anzi stimolato la tenacia per la riuscita dell'impresa ».

c) *Smg Nichelio (con tre comandanti successivi).*

Questo sommergibile compì anch'esso le sue sette missioni da Brindisi. La prima al comando del ten. vasc. Claudio Celli; la seconda al comando del ten. vasc. Gaspare Cavallina; le ultime cinque col ten. vasc. Ugo Esmenard.

Le missioni, eseguite tra il 26 novembre e il 3 dicembre 1943, tra il 18 e il 30 gennaio 1944, tra il 25 febbraio e il 2 marzo 1944, tra il 25 marzo e il 3 aprile 1944, tra il 21 e il 25 aprile 1944, tra il 24 e il 29 maggio e tra il 21 e il 27 luglio 1944, ebbero rispettivamente la durata di ore 162, 285, 142, 210, 93, 122, 149.

Le missioni ebbero i seguenti scopi, quasi sempre potuti conseguire con successo:

— 1^a missione: sbarco di due gruppi di operatori in Alto Adriatico sulla costa italiana;

— 2^a missione: sbarco di tre gruppi di operatori e recupero di un gruppo in Alto Adriatico, costa italiana;

— 3^a missione: sbarco di un gruppo di operatori poco a nord di Pesaro;

— 4^a missione: sbarco di un gruppo di operatori nell'Istria settentrionale (presso Umago) e di un altro gruppo nell'Istria centrale (presso Rovigno);

— 5^a missione: sbarco di operatori con materiali nell'isola di Zante;

— 6^a missione: sbarco di operatori e di materiale a Zante (non potuto eseguire per mancanza dei convenuti segnali a terra da parte di chi avrebbe dovuto essere in attesa); di operatori con materiale a Cefalonia;

— 7^a missione: sbarco di operatori con materiali a Cefalonia e a Zante.

Durante la prima missione il sommergibile si dovette sottrarre con immersione rapida al probabile avvistamento di una motosilurante, che correva ad alta velocità, alle 04.15 del 28 novembre 1943. Alle 03.44 del 29 il sommergibile vide una scia di siluro passare sulla sua destra; impedendogli la forte foschia di vedere chi poteva averlo lanciato, il sommergibile si posò sul fondo in 60 metri, rimanendovi fino verso le 08.00, ora in cui i suoi idrofoni non percepirono più il rumore di unità in movimento. Il 2 dicembre fu due volte sorvolato da aerei tra le 20.00 e le 20.30.

Durante la seconda missione — nella quale il *Nichelio* eseguì le tre operazioni di sbarco degli informatori nelle notti sul 20, 22 e 28 gennaio e quella di ricupero di un nucleo di essi nella notte sul 24 gennaio — ecco gli episodi più salienti che si verificarono.

Alle 21.15 del 20 gennaio manovrò per non essere avvistato da una motovedetta. Alle 05.45 del 22 gennaio vide, senza esserne veduto, una motosilurante nemica. Alle 19.43 del 23 gennaio udì distintamente contro le pareti dello scafo quattro esplosioni di bombe aeree molto vicine. Nelle notti sul 26 e sul 27 assistette a violenti attacchi aerei su località costiere. Alle 01.40 del 28 evitò di essere avvistato da una motovedetta e poco dopo fu sorvolato da una grossa formazione di aerei alleati.

Durante la terza missione il sommergibile dovette sottrarsi ad eventuale scoperta e caccia da parte di unità nemiche tre volte: il 25 febbraio alle 16.19 di fronte ad un velivolo da bombardamento, lo stesso giorno alle 23.57 in presenza di Ms di nazionalità non accertabile, il 26 febbraio alle 18.35 di fronte ad altre Ms. Eseguito lo sbarco degli informatori a nord di Pesaro poco dopo la mezzanotte del 26 febbraio, rientrò a Brindisi ostacolato dal mare grosso

da scirocco, che lo aveva accompagnato in poppa durante la traversata di andata.

La quarta missione fu segnata dai seguenti episodi. Fino dalla partenza da Brindisi il sommergibile incontrò mare grosso da nord-ovest, ossia lungo l'asse dell'Adriatico. Giunto a causa del mare con molto ritardo nelle acque di Umago, attese il tramonto del 29 marzo per eseguirvi lo sbarco degli operatori, che avvenne verso le ore 24 con mare maneggevole essendo caduto il maestrale ed essendosi messa una brezza da scirocco. Ventiquattr'ore dopo, nei pressi di Rovigno, fu sbarcato il secondo gruppo di operatori. Durante la rotta di ritorno, nel Basso Adriatico, ebbe la certezza di essere cacciato da unità navali in cooperazione con velivoli: sicuro che si trattasse di mezzi antisom alleati o nazionali — data la zona prossima alle nostre basi — il comandante emerse rapidamente, scambiando i segnali di riconoscimento con due aerei inglesi che stavano sorvolando il punto di emersione.

Nella quinta missione non si sono verificati episodi di rilievo. E' invece interessante riportare, con le parole del comandante, il modo con cui avvenne lo sbarco degli operatori sulla costa occidentale di Zante.

« 23 aprile 1944, ore 00.15. A 10 metri dalla costa, esattamente nella calanca di punta Vromi. Data la forte risacca, mi sono portato nella calanca 200 metri più a nord del punto stabilito, nonostante che qui la costa sia molto più alta.

« Poiché gli ufficiali greci [che erano gli operatori da sbarcare] si trovano tutti in pessime condizioni per effetto del mare e non sanno praticamente vogare, per non compromettere l'esito dello sbarco invio sul battellino il mio ufficiale in 2^a sottoten. vasc. Edoardo Terzi e il sergente nocchiere Ezio Bassi offertisi volontari ad accompagnare gli operatori. Il mio personale esegue praticamente da solo l'atterraggio e lo sbarco di tutto il materiale nel punto stabilito, dove la costa è molto più bassa. Il sergente Bassi sviene a terra per la fatica sostenuta e per il dolore di varie escoriazioni avute nel tenersi aggrappato alla roccia, onde dare un appoggio col suo corpo agli ufficiali greci, che sono ancora in peggiori condizioni per effetto del mare.

« Alle 00.40 si rompe la cima legata al battellino per un più rapido recupero.

« Alle 00.50 gli operatori fanno il segnale convenuto. Alle 01.05 ricupero il battellino e vado indietro alla massima forza con i mo-

tori elettrici, mentre provvedo a far assicurare in coperta l'imbarcazione. Vedo distintamente gli operatori già sulle montagne intenti al trasporto dei vari materiali ».

La sesta missione si sarebbe svolta regolarmente se allo sbarco degli operatori a Zante non si fosse dovuto rinunciare poco dopo le ore 24.00 del 25 maggio, nello stesso punto della precedente missione, perché da terra non fu risposto ai convenuti segnali per l'appuntamento: il materiale era anzi già pronto nel battello, ma dovette essere ripreso a bordo del sommergibile. A Cefalonia invece l'operazione fu condotta a termine sbarcandovi operatori greci verso le 4 del mattino del 27 maggio, senza tuttavia recuperare il battello a cagione dell'inizio dell'alba.

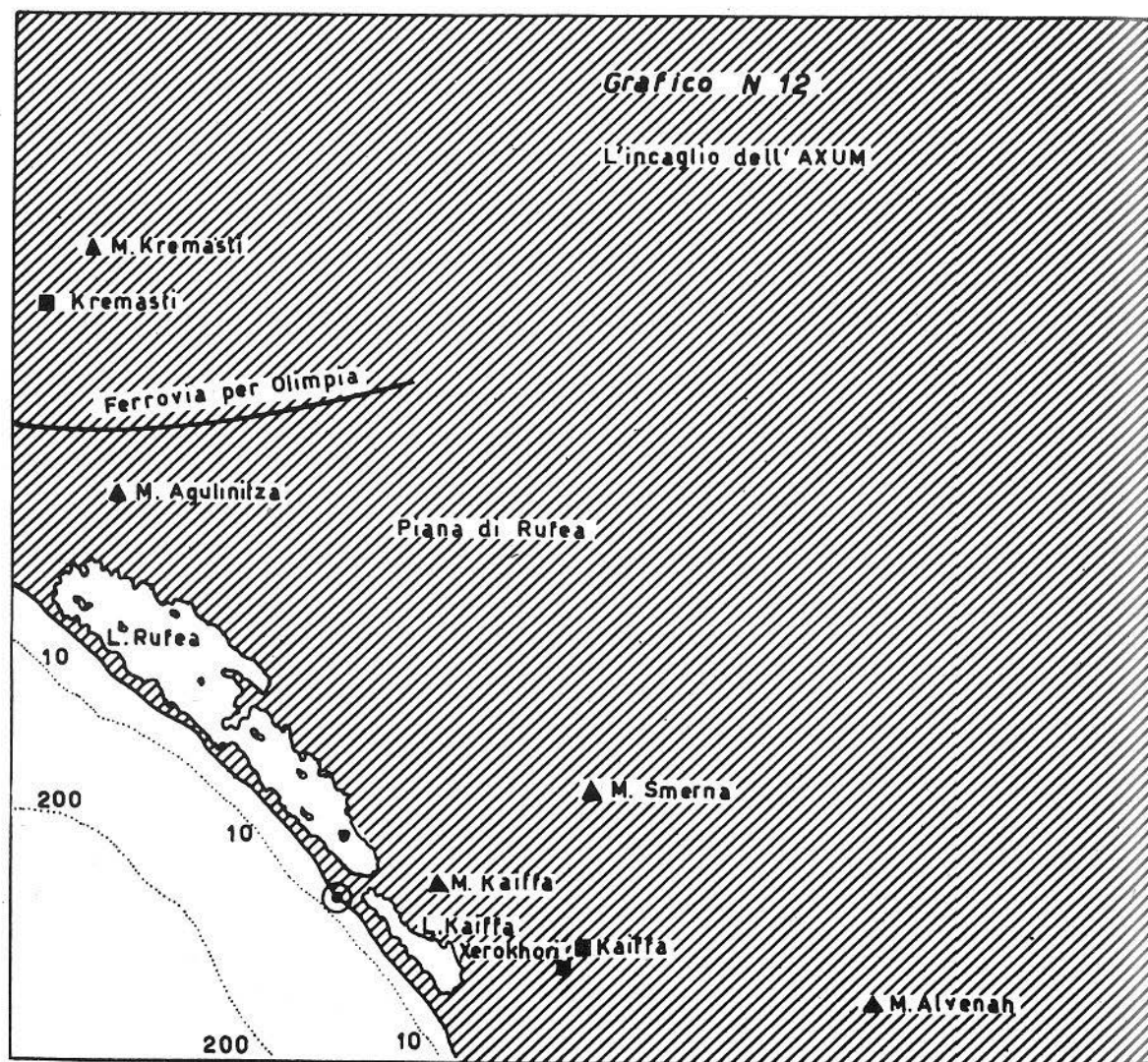
Durante la traversata di andata relativa alla settima missione, il *Nichelio* fu protagonista dei seguenti episodi. Alle 11.35 del 21 luglio (giorno della partenza da Brindisi alle 07.10) fu sorvolato da due Spitfire e contemporaneamente avvistò 60° a sinistra della prua un'imbarcazione che dirigeva verso di esso, cercando di attirarne l'attenzione con remi e indumenti agitati in alto. Il sommergibile si avvicinò e constatò che si trattava di un sergente della Marina e di un civile scappati da Valona la sera precedente verso le 22 per sottrarsi a persecuzioni tedesche. Erano sfiniti, privi di viveri e di acqua. Li prese a bordo, consegnandoli a Brindisi alle nostre Autorità navali al suo ritorno alla base. Alle 00.58 del 23 luglio, a poca distanza del primo punto di sbarco degli operatori, dovette manovrare per evitare di essere avvistato da una motobarca rimorchiante due imbarcazioni, la quale dirigeva verso la costa di Cefalonia. Qui eseguì alle 02.45 la prima operazione di sbarco; la seconda compì alle 03.00 del 24 luglio nella parte nordoccidentale di Zante.

d) *Smg Axum (ten. vasc. Giovanni Sorrentino)*. (Grafico n. 12).

Questo sommergibile compì felicemente una prima missione di sbarco di operatori sulle coste della Morea fra le 07.30 del 30 novembre e le 08.40 del 7 dicembre 1943.

Avrebbe dovuto eseguirne una seconda, per recuperare personale sulla costa greca, ma — partito da Brindisi il 19 dicembre 1943 — rientrava a Taranto il 21 per ripararvi l'avaria ad un motore termico, che lo aveva costretto ad interrompere la missione.

La terza ed ultima missione fu quella che portò alla sua perdita per incaglio. Essa aveva lo stesso scopo della precedente, che era rimasta incompiuta. Ecco come si sono svolti i fatti.



Incaglio del Smg Axum la sera del 27 dicembre 1943.

Il sommergibile partiva da Taranto il pomeriggio del 25 dicembre 1943 per imbarcare alcuni informatori nel Golfo di Arcadia (sulla costa subito a sud del canale fra Zante e la Morea).

Il Golfo di Arcadia (in greco Kyparissia) è compreso tra Capo Katakolo a nord e Capo Kunello a sud: tra i due Capi intercorrono 30 miglia. Poco a sud del Capo Katakolo si stendono per una lunghezza di circa 16 miglia presso la costa alcuni laghi, separati dal mare da una stretta striscia di terra rivestita di pinete: nella parte meridionale di questa zona il sommergibile avrebbe dovuto imbarcare alcuni informatori che lo attendevano.

La sera del 27 dicembre l'*Axum* giunse in prossimità del punto stabilito per il previsto imbarco: la posizione del sommergibile aveva potuto essere esattamente controllata con rilevamenti di punti a terra presi nel corso della giornata. Verso le ore 20 fu stabilito, per mezzo di segnali ottici, il collegamento con personale inglese che si trovava a terra. Poco dopo — come convenuto — questo accese due luci costituenti un allineamento di guida per l'avvicinamento del sommergibile.

C'erano mare forza 3-4 da ponente, vento da nordovest e visibilità scarsa.

Giunto nel punto stabilito, a richiesta del personale a terra, il comandante fece mettere in mare un battellino pneumatico, su cui imbarcava un ufficiale inglese di collegamento, che aiutato dal mare e dal vento diresse verso la costa. In attesa di ulteriori comunicazioni da terra, il comandante decise di mantenersi sul posto compiendo giri coi motori elettrici in moto adagio, alla modesta velocità di circa 3,5 nodi.

Il sommergibile teneva lo scandaglio ultrasonoro continuamente in funzione e ogni 10 secondi era ricevuto sulla plancia della torretta il valore istantaneo della profondità.

Effettuati due giri completi sulla sinistra, mentre il sommergibile aveva lo scafo parallelo alla costa essendo l'ultima profondità misurata dal di sotto della chiglia di 7 metri, fu percepito dal personale che era nell'interno un leggero strisciamento sul fondo, al quale seguirono immediatamente urti piuttosto violenti in corrispondenza della parte centrale dell'unità. Questa aveva urtato sopra una secca rocciosa non indicata nella carta nautica, che era in iscala troppo piccola; d'altra parte non esisteva un piano idrografico della zona. Ed infatti, quando successivamente il personale si gettò in mare per raggiungere la vicinissima spiaggia, si trovò con l'acqua a mezza gamba mentre subito dopo incontrò acque profonde.

Immediatamente il comandante tentò il disincaglio fermando il motore elettrico di sinistra e mettendo indietro alla massima forza il motore elettrico di dritta. Ma nonostante le manovre e l'alleggerimento progressivo del sommergibile con l'espulsione della provvista d'acqua dolce e di parte della nafta, il disincaglio si manifestò impossibile. Allora il comandante, verso le 22.00, ordinò all'equipaggio di abbandonare la nave e di raggiungere la spiaggia. Egli rimase ancora a bordo fino alle 07.00 del mattino del 28 dicembre, col direttore di macchina, un altro ufficiale e poche persone.

Nelle prime ore del pomeriggio dello stesso giorno 28 il comandante, il capo silurista, il guardiamarina inglese Roberts e un ufficiale dei patrioti greci tornarono a bordo per procedere alla distruzione del sommergibile colle bombe di cui era dotato. Le micce non furono però accese in seguito ad ordine del capitano inglese Peters, che aveva accompagnato a bordo il comandante, adducendo che la distruzione del relitto era ormai di competenza dell'autorità britannica. La distruzione avvenne la notte stessa (cioè nelle primissime ore del 29 dicembre), dopo che i patrioti greci ebbero asportato da bordo tutto il materiale recuperabile.

Il rilievo principale, fatto in sede di esame delle cause della perdita, fu che era stata manovra assai imprudente quella di girare sul posto a distanza di poche centinaia di metri da terra, senza disporre di una carta idrografica accuratamente disegnata a grande scala.

Il personale del sommergibile fu recuperato la notte sul 29 gennaio 1944 dalla Tp *Ardimentoso*, che imbarcò anche il personale alleato che avrebbe dovuto essere recuperato dall'*Axum* nella notte dal 27 al 28 dicembre. Questa volta però l'*Ardimentoso*, per insistente suggerimento del ten. vasc. Sorrentino, fu fatto approdare in un punto molto più a sud e idrograficamente sicuro: precisamente in località Marathopolis, di fronte all'isola di Proti. Questa località fu raggiunta, con l'assistenza della missione segreta inglese in Grecia, con una marcia di cinque giorni attraverso le montagne della Morea, dopo che nella notte del 22 gennaio un velivolo inglese aveva paracadutato per il personale dell'*Axum* il vestiario invernale e le scarpe adatte alla marcia.

e) Smg Platino (ten. vasc. Vittorio Patrelli Campagnano).

Le cinque missioni, compiute da questo sommergibile da Brindisi tra il 26 gennaio e il 2 febbraio 1944, tra il 16 e il 24 febbraio

1944, tra il 19 e il 25 marzo 1944, tra il 20 e il 27 aprile e tra il 21 e il 29 giugno 1944 ebbero rispettivamente la durata di ore 164, 192, 143, 162 e 198.

Le missioni, tutte portate a compimento, ebbero i seguenti scopi:

- 1^a missione: sbarco di operatori sulla costa occidentale del Golfo di Venezia;
- 2^a missione: analoga alla precedente;
- 3^a missione: triplice previsto sbarco di operatori presso Rimini, Cortellazzo e Chioggia;
- 4^a missione: sbarco di operatori a nord di Venezia;
- 5^a missione: trasbordo di personale e di materiale su una imbarcazione armata da patrioti nell'Alto Adriatico.

Durante la prima missione non si verificarono fatti di rilievo, salvo vento e mare da maestrale che ritardarono la marcia del sommergibile durante la prima notte di navigazione e una serie di 10 esplosioni di bombe tra le 12.00 e le 14.30 del 29 gennaio percepite stando l'unità in immersione.

Scopo della seconda missione sarebbe stato quello di sbarcare due gruppi di operatori, l'uno sulla spiaggia di Cortellazzo e l'altro nei pressi di Porto Garibaldi nella zona delle Valli di Comacchio. Il persistente vento di nordest impedì lo sbarco del primo gruppo di tre operatori a Cortellazzo, sia nella notte sul 20 febbraio sia nella notte successiva. Allora il comandante Patrelli, d'accordo con l'ufficiale americano più anziano che aveva a bordo, decise di eseguire lo sbarco sull'opposta costa e precisamente tra Cittanova e Parenzo, dove l'operazione fu compiuta alle ore 22.00 dello stesso 20 febbraio (notte sul 21). Intanto andava cadendo il vento e la sera del 21 alle 23.00 poté essere sbarcato il secondo gruppo di sei operatori presso Porto Garibaldi.

Nella terza missione avrebbero dovuto essere sbarcati tre gruppi di operatori: uno presso Rimini, uno presso Cortellazzo ed uno a sud della foce dell'Adige, rispettivamente nelle notti sul 22, sul 23 e sul 24 marzo 1944.

Alla partenza da Brindisi imbarcò un ufficiale americano con 11 operatori, di cui 7 costituenti il primo gruppo.

Questo primo gruppo fu regolarmente sbarcato alle 01.15 del 22 marzo. La sera dello stesso giorno, mentre il sommergibile stava spostandosi verso Cortellazzo, vide tra le 21.12 e le 22.17 a sinistra della prua numerosi fuochi illuminanti lanciati da aerei non lontani dal mare, il cui bagliore rischiarava fortemente l'oriz-

zonte da quel lato: in quel momento esso stava avvicinandosi al punto di sbarco di Cortellazzo con rotta normale alla costa.

« Alle 23.58 [del 22] — scrisse il comandante — giunto sul punto di sbarco, m'insabbio col sommergibile sul fondale di 6 metri. Mare mosso e vento da nordest con pioggia rendono difficoltosa la manovra di sbarco. Si distingue la linea bassa della costa a meno di mezzo miglio... Alle 24.00 avvisto 60° a poppavia del traverso a sinistra [ossia verso sudest] una sagoma indistinta in avvicinamento con beta stretto (1).

« Immediatamente ordino posto di combattimento generale e mi tengo pronto a manovrare a tutta forza coi motori termici.

« In una leggera schiarita dell'orizzonte verso il mare aperto, riconosco nella sagoma avvistata un piroscafo di 1000-1500 tonnellate, navigante parallelamente alla costa con rotta verso nord-est, il quale mi passa 500-600 metri di poppa e poco dopo sparisce in un denso annuvolamento. Ritengo di non essere stato avvistato.

« Alle 00.05 del 23 il battellino, cogli operatori del secondo e terzo gruppo si stacca da bordo e dirige verso terra. L'agitato stato del mare non pregiudica la riuscita dello sbarco dei quattro operatori ».

Il 25 marzo, alle 10.50, il *Platino* era nuovamente ormeggiato a Brindisi.

« L'attività aerea notturna — scrisse il comandante nelle considerazioni finali — riscontrata durante la missione, confermata dai numerosi avvistamenti di bengala, è stata notevole e particolarmente intensa nel Golfo di Venezia. I numerosissimi bengala lanciati dagli aerei lungo la costa a sud di Venezia avrebbero certamente pregiudicato il terzo sbarco alla foce dell'Adige, se si fossero ripetuti la sera successiva. In considerazione di ciò e previo accordo con l'ufficiale americano ho deciso di sbarcare anche il terzo gruppo degli operatori sulla spiaggia di Cortellazzo, eliminando così la terza operazione a sud della foce dell'Adige ».

I quattro operatori imbarcati a Brindisi per la quarta missione presero terra a nordest di Caorle verso le 01.45 del 24 aprile 1944 con tempo ottimo.

Senonché, pochi minuti dopo — mentre il sommergibile si stava allontanando per iniziare il viaggio di ritorno a Brindisi — il

(1) Il Beta è, per convenzione, l'angolo che forma colla prua di una nave avversaria la visuale diretta da questa verso la propria nave.

suo comandante vide col binocolo nella direzione del punto di sbarco vampate di colpi d'arma da fuoco che aveva distintamente uditi.

« Al momento in cui si sono cominciati a udire i colpi d'arma da fuoco — commenta il comandante — il sommergibile si trovava a circa tre miglia dal punto di sbarco. Ritengo che il battellino sia stato scoperto da qualche posto di vigilanza, data la calma assoluta di mare e la buona visibilità, e poco prima di giungere alla riva. Infatti, se col binocolo sono riuscito a vedere le vampate dei colpi, è perché questi erano sparati verso il mare. La breve durata della fucileria (una ventina di colpi in 5 o 6 minuti) mi fa ritenere che il bersaglio sia stato facilmente raggiunto e che gli operatori, che erano del resto disarmati, non abbiano avuto la possibilità di portarsi fuori tiro ».

La quinta missione aveva uno scopo del tutto diverso da quello consueto: si trattava di trovarsi ad un appuntamento con un motopeschereccio in un punto 10 miglia a levante di Porto Garibaldi (Comacchio), per trasbordarvi tre operatori e abbondante materiale per i patrioti intorno alla mezzanotte del 24 giugno 1944 (notte sul 25), o del giorno successivo nel caso di mancato incontro, che avrebbe dovuto essere assicurato con lo scambio di convenuti segnali di riconoscimento.

La notte sul 25 il mare era troppo agitato per consentire il trasbordo degli uomini e dei materiali e per sperare di trovare il peschereccio all'appuntamento. Perciò, con l'approvazione dell'ufficiale americano che era sul sommergibile coi tre operatori da sbarcare, fu deciso verso le 22 di rinviare l'operazione alla notte successiva.

La notte dopo, verso le 00.40 del 26 giugno, il sommergibile percepì il segnale luminoso di riconoscimento in un punto che era 4,5 miglia a sudovest di quello stabilito. Si avvicinò e trovò una piccola barca a vela in attesa: vi trasbordò i tre operatori e una piccola parte del carico, non potendo essa accoglierne di più. Una di quelle quattro persone che era sulla barca trasbordò a sua volta sul sommergibile. Alle 14.30 del 29 giugno esso era di ritorno a Brindisi.

Così annotò il comandante Patrelli nella sua relazione:

« L'operazione di sbarco del materiale non è completamente riuscita, perché all'appuntamento è venuta soltanto una piccola imbarcazione a vela.

« I patrioti imbarcati su di essa mi hanno riferito di essere partiti dalle foci del Po di Primaro insieme con un'altra imbarcazione più grande, su cui doveva essere imbarcato il resto del materiale.

Giunti in vicinanza del punto da essi stimato per quello dell'appuntamento (in effetti era spostato di 4,5 miglia per 225°), hanno sentito il rumore del motore di una motovedetta, che però non era stata avvistata a causa della densa foschia, e subito dopo hanno visto la seconda imbarcazione che li seguiva a poco più di mille metri ammainare la vela, molto probabilmente perché era in vista della motovedetta. Dopodiché, questo secondo peschereccio è stato perduto di vista, né si è presentato al luogo dell'appuntamento. Si ritiene quindi che esso sia stato intercettato dalla motovedetta tedesca e ricondotto in porto.

«Alla richiesta fattami dai patrioti di ritornare sul punto la sera successiva per completare lo sbarco del materiale non ho acconsentito a causa della luna, in fase crescente, e dell'impossibilità da parte dei patrioti di portarsi con l'imbarcazione a vela più lontani di una decina di miglia dalla costa. Essi non hanno voluto una barca a motore per non farsi sentire dalle motovedette tedesche.

«Secondo le loro informazioni, a Porto Corsini e a Porto Garibaldi sono ormeggiate grosse motovedette tedesche che fanno servizio di pattugliamento lungo tutta la costa.

«Dalle considerazioni ora fatte si rileva l'inopportunità di eseguire ancora missioni del genere, se l'imbarcazione destinata al trasbordo del materiale non è un vero e proprio motopeschereccio, che alla possibilità d'imbarcare un grosso carico accoppi quella di portarsi col motore sul punto esatto e a conveniente distanza dalla costa. Ciò in considerazione della durata tuttora breve della notte e della presenza di motovedette tedesche nella zona. Molto attiva la ricognizione aerea notturna con impiego di bengala nella zona di mare a nord di Ancona ».

f) *Smg Diaspro (ten. vasc. Emilio Botta).*

L'unica missione speciale fu compiuta dal *Diaspro* fra il 17 e il 22 agosto 1944, partendo e rientrando a Brindisi, con 122 ore di mare.

Nessun episodio di rilievo si verificò, salvo alcune avarie ai macchinari, che poterono rapidamente essere riparate, durante la navigazione di andata.

Fu sbarcato un gruppo di operatori nell'isola di Zante poco dopo le ore 24.00 del 18 agosto e un secondo gruppo nell'isola di Cefalonia verso le ore 01.00 del 20 agosto 1944.

In totale le motosiluranti e i sommergibili sbarcarono oltre le linee, salvo errore, 254 uomini di vari gradi, i quali — alle dipendenze del servizio informazioni della Marina, in collegamento con quello dell'Esercito e in collaborazione e sotto controllo degli Alleati — oltre ad assolvere i compiti informativi, stabilirono in zona occupata una complessa rete di radio clandestine molto efficienti. Di questi uomini ardimentosi e abili, 10 pagarono colla vita l'adempimento del loro dovere e 63 su proposta dei Comandi alleati, ebbero decorazioni e promozioni per merito di guerra.

CAPITOLO VIII

L'OTTAVA DIVISIONE IN ATLANTICO

49" GENESI E ORGANIZZAZIONE DELLA MISSIONE.

La partecipazione d'incrociatori italiani alle crociere in Atlantico eseguite da unità di superficie delle Nazioni Unite per la caccia a navi corsare nemiche fu richiesta dal Comandante in Capo Navale del Mediterraneo, Sir Andrew Cunningham, fin da uno dei suoi primi colloqui col Ministro e Capo di S. M. della Marina amm. de Courten a fine settembre 1943 (1).

La richiesta dell'amm. Cunningham era stata inizialmente per quattro unità: *Duca degli Abruzzi*, *Garibaldi*, *Eugenio di Savoia* e *Duca d'Aosta*. Poiché il *Garibaldi* necessitava di un lungo periodo di lavori, si designò in sua vece il *Montecuccoli*. Successivamente fu deciso di limitare a due il numero degli incrociatori da inviare in primo tempo nell'Atlantico: *Abruzzi* e *Aosta*. Il *Garibaldi* avrebbe sostituito l'*Aosta* alla fine dei lavori, dovendo l'*Aosta* a sua volta rientrare per essere rimesso in piena efficienza.

Fu stabilito che gli incrociatori avrebbero eseguito, in turno con unità similari inglesi e francesi, le crociere d'intercettazione di navi nemiche violatrici del blocco e di caccia ai corsari nell'Atlantico centrale, alla dipendenza del F.O.C.W.A. (Flag Officer Commanding West Africa) nella zona di sua giurisdizione operativa (V. Grafico n. 13).

Il F.O.C.W.A. risiedeva a Freetown, che era la base della Marina britannica nell'Africa occidentale, mentre la base delle navi francesi era Dakar. Le nostre unità avrebbero operato da Freetown

(1) E' interessante ricordare che, avendo l'amm. de Courten, nel dare la sua immediata adesione alla richiesta, fatto presente che i nostri incrociatori non avevano un'autonomia del tutto adeguata alla guerra in Atlantico, l'ammiraglio Cunningham gli rispose: « Sì, ma combattono molto bene e noi ne sappiamo qualche cosa ».

e alle loro necessità logistiche avrebbe provveduto il Comando britannico.

Le modalità stabilite per l'esecuzione delle crociere erano:

- un solo incrociatore di volta in volta in mare;
- velocità normale di crociera sui 16-18 nodi, corrispondenti per le nostre unità a quella economica, con due caldaie accese su sei permettenti di raggiungere in caso di necessità 20-21 nodi, più che sufficienti per l'intercettazione dei tipi di navi nemiche ricercate;
- zigzagamento lungo le rotte di andata e di ritorno fra la base di partenza e la zona di crociera, a scopo di sicurezza di fronte ad eventuali attacchi di sommergibili;
- rotte varie, razionalmente studiate, nell'area di ricerca, continuando sempre a zigzagare;
- accurato servizio di vedetta e di scoperta.

Le direttive per il comportamento da osservare nel caso di avvistamento di navi sospette come navi corsare o violatrici del blocco erano state precisate dall'amm. Biancheri (comandante della Divisione) il 20 dicembre 1943, sulla base di prescrizioni inglesi in argomento. In sintesi egli aveva prescritto:

- all'avvistamento, mettere alla massima velocità sviluppabile e accendere tutte le caldaie dirigendo verso la nave avvistata, chiamare il personale al posto di combattimento e intimare il fermo con un colpo di cannone;
- procedere al riconoscimento con scambio di segnali e, se la nave risulta sospetta, fermarla e chiamare a bordo il capitano, tenendo sempre le armi puntate;
- aprire il fuoco nel caso di resistenza, cercando di prevenire l'avversario e manovrando in modo da evitare di essere colpiti se egli reagisce;
- se la nave fermata si arrende, chiamare a bordo il capitano con non più di 4 uomini nell'imbarcazione; inviare poi un equipaggio da preda armato e munito di viveri, al comando di un tenente di vascello con un sottotenente di vascello e un ufficiale di macchina: in totale 23 persone di varie specialità per controllare i servizi di bordo della nave catturata e per prendere immediate misure di sicurezza;
- scortare quindi la nave catturata verso il porto che sarà indicato;

— nel caso di affondamento in seguito a rifiuto di arrendersi, non procedere subito al salvataggio dei naufraghi, eccetto nel caso di mare burrascoso.

50° L'ESECUZIONE DELLE CROCIERE.

a) *Sguardo d'insieme.*

I due incrociatori *Duca degli Abruzzi* (cap. vasc. Alberto Battaglia) *Duca d'Aosta* (cap. vasc. Temistocle d'Aloia) dell'8ª divisione (amm. div. Luigi Biancheri) lasciarono Taranto a mezzogiorno del 27 ottobre 1943, con l'ammiraglio imbarcato sull'*Abruzzi*. Dopo una sosta di sei giorni a Gibilterra utilizzata anche per rifornirsi di viveri e di vestiario adatto ai climi tropicali, giunsero a Freetown la sera del 13 novembre al tramonto. Tutto il trasferimento fu regolato da disposizioni dei Comandi navali alleati.

Da Taranto erano partiti insieme cogli incrociatori predetti anche l'*Eugenio di Savoia* (cap. vasc. Ferrante Capponi) e il *Montecuccoli* (cap. vasc. Ubaldino Mori Ubaldini), diretti rispettivamente a Porto Said e a Palermo. Compiuti durante il pomeriggio esercizi di evoluzione e tiri contro bersaglio alla deriva, l'ammiraglio aveva dato a queste due ultime unità libertà di manovra per raggiungere le rispettive destinazioni.

Abruzzi e *Aosta* avevano trovato davanti ad Algeri i Ct *Legionario* (cap. vasc. Amleto Baldo) e *Oriani* (cap. freg. Libero Chimenti), che li attendevano in mare per scortarli fino a Gibilterra (1).

Da Gibilterra, dopo avervi sostato per una settimana, erano partiti alle 15.00 del 6 novembre scortati dai due cacciatorpediniere durante le prime 24 ore di navigazione (cioè fino al limite della zona atlantica di approccio allo Stretto di Gibilterra, dove era più probabile la presenza di sommergibili tedeschi) ed erano giunti a Freetown, come si è detto, la sera del 13 novembre (2).

(1) I due Ct erano partiti da Taranto il 14 ottobre di scorta alla Mn *Saturnia* per Malta. Qui la *Saturnia* aveva sbarcato 150 nostri marinai imbarcati a Taranto; poi le tre unità avevano proseguito per Gibilterra, con una breve sosta ad Algeri per rifornimento dei Ct, giungendovi il 18. Da Gibilterra il locale Comando britannico aveva inviato i Ct il 28 ottobre incontro all'8ª Divisione per scortarla da Algeri a Gibilterra. La *Saturnia* era partita per l'Inghilterra il 27 ottobre con un carico di truppe, passando sotto la giurisdizione della British of War Shipping Organization.

(2) I due Ct rientrarono da Gibilterra a Palermo il 20 novembre, sbarcando materiale bellico inglese imbarcato a Gibilterra.

Le crociere cominciarono il 19 novembre 1943 e finirono il 15 febbraio 1944. Ecco, nel seguente prospetto, i dati relativi alle crociere e alle zone nelle quali furono compiute.

Crociere	Unità	Date di		Miglia	Zone
		Partenza	Ritorno		
1	<i>Aosta</i>	19 Nov.	26 Nov.	3007	Zona A
2	<i>Abruzzi</i>	29 Nov.	7 Dic.	3280	Zona B
3	<i>Aosta</i>	5 Dic.	14 Dic.	3442	Zona B
4	<i>Abruzzi</i>	12 Dic.	21 Dic.	3686	Zona B
5	<i>Aosta</i>	18 Dic.	27 Dic.	3367	Zona B
6	<i>Abruzzi</i>	26 Dic.	5 Gen.	4007	Linea GH
7	<i>Aosta</i>	1 Gen.	8 Gen.	2800	Linea EF
8	<i>Abruzzi</i>	12 Gen.	20 Gen.	3300	Linea GH
9	<i>Aosta</i>	12 Gen.	20 Gen.	3200	Linea EF
10	<i>Aosta</i>	24 Gen.	31 Gen.	2895	Linea EF
11	<i>Abruzzi</i>	29 Gen.	7 Feb.	3680	Linea JK
12	<i>Aosta</i>	8 Feb.	15 Feb.	2870	Linea EF

TOTALE 39534

Aggiungendo a questo percorso totale dei due incrociatori le miglia percorse per i due trasferimenti Taranto-Freetown e viceversa, si ottiene un totale di miglia 56.985.

Il 17 marzo 1944 partì da Taranto l'incrociatore *Garibaldi* (cap. vasc. Giorgio Ghè) con a bordo l'amm. div. Romeo Oliva — che vi era trasbordato dall'*Eugenio di Savoia*, sua nave ammiraglia della 7ª divisione — per sostituire l'*Aosta*, che avrebbe dovuto rimpatriare (come si è detto) coll'amm. Biancheri, il quale avrebbe assunto il comando della 7ª divisione.

Le cose andarono diversamente, perché nel frattempo le Autorità navali alleate decisero di sospendere le crociere in Atlantico e il *Garibaldi* non ne effettuò alcuna. Riproduciamo, al solo scopo di completare i dati statistici sull'attività dei tre incrociatori, l'itinerario del *Garibaldi*.

30°W

Crociere dell' 8^a DIVISIONE NAVALE

(19 Nov 943 - 15 Febr 944)

Grafico N. 13

20°

10°

0°

10°

20°

I. Capo Verde

Dakar

Freetown

Recife

4^a Flotta USA

1200 mg.

I. Ascension

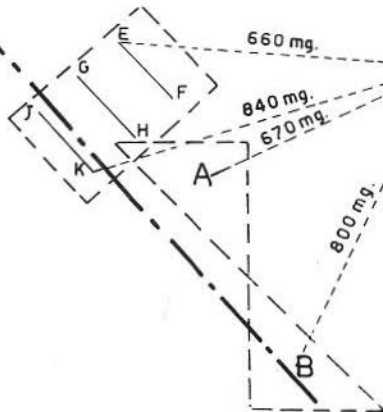
660 mg.

840 mg.

670 mg.

800 mg.

840 mg.



--- Limite zona Flag Officer Commanding West Africa (F.O.C.W.A.)

30°W

<i>Porti</i>	<i>Arrivi</i>	<i>Partenze</i>	<i>Miglia</i>
Taranto	—	11.30 - 7-3	
Gibilterra	18.15 - 9-3	07.15 - 14-3	1357
Freetown	12.00 - 18-3	17.30 - 25-3	2300
Gibilterra	17.05 - 30-3	00.05 - 1-4	2488
Taranto	11.10 - 3-4	—	1388

TOTALE 7533

La percorrenza totale dei tre incrociatori destinati alle crociere oceaniche fu pertanto di 64.518 miglia.

b) *Le crociere dell'Abruzzi e dell'Aosta.*

L'amm. Biancheri rimase sull'*Abruzzi*, dopo l'arrivo a Freetown, fino al 18 novembre 1943; dal 19 novembre al 13 dicembre si trasferì sull'*Aosta*; dal 14 dicembre al successivo 11 gennaio ritornò sull'*Abruzzi*; dal 12 gennaio al 7 febbraio 1944 di nuovo sull'*Aosta* e poi sull'*Abruzzi* fino alla cessazione dalla carica di Comandante l'8^a divisione, avvenuta il 31 maggio 1944. Così l'ammiraglio partecipò personalmente a quasi tutte le crociere, essendo trasbordato in mare dall'*Aosta* sull'*Abruzzi* il 13 dicembre, quando le due unità s'incontrarono mentre la seconda era in andata da Freetown per la crociera n. 4 e la prima in rientro dalla crociera n. 3, e non avendo fatto altri trasbordi quando le due unità s'incontrarono in occasione delle altre sovrapposizioni nelle date di partenza e di ritorno a Freetown.

La sola crociera, per la quale i due incrociatori presero il mare contemporaneamente, fu quella compresa fra il 12 e il 20 gennaio; ma, dopo un tratto di navigazione in comune durante il quale l'ammiraglio fece eseguire alcune esercitazioni, essi si separarono per portarsi sulla linea di crociera a ciascuno assegnata (crociere 8 e 9).

Gli ordini per le crociere erano emanati anche ai nostri incrociatori dal F.O.C.W.A.

Le Autorità alleate avevano stabilito che, in caso di azione tattica coordinata con unità di altra nazionalità, le nostre avrebbero dovuto eseguire gli ordini del comandante in mare più anziano, purché inglese o americano. Per tale motivo l'amm. Biancheri, dopo

aver fatto in forma cortese le sue rimozioni, lasciò sempre l'insegna di comando sull'incrociatore che rimaneva in porto, senza trasferirla su quello su cui si trovava per partecipare alle crociere.

Poiché durante il periodo in cui i nostri incrociatori svolsero la loro attività nell'area atlantica di giurisdizione britannica non fu intercettata nessuna unità nemica, le loro crociere si svolsero senza avvenimenti tattici.

Invece, tre violatori di blocco provenienti dall'Estremo Oriente furono affondati in quel periodo nell'attigua zona assegnata alla Marina degli Stati Uniti; altri tre nella zona più a nord.

Però nella zona inglese sommergibili tedeschi affondarono tre piroscafi delle Nazioni Unite in acque relativamente vicine alle coste africane e quindi lontane dalle aree di mare battute dai nostri incrociatori.

Se non vi furono incontri con navi avversarie, se ne verificarono alcuni con unità amiche, con scambio dei prescritti segnali di riconoscimento: l'*Aosta* nei giorni 6, 7 e 19 dicembre, 2 e 25 gennaio incontrò rispettivamente il piroscafo greco *Lyras*, quello inglese *Dunster Granger*, il Ct americano *Davis*, l'incrociatore francese *Suffren* e la cisterna americana *Norfolk*; l'*Abruzzi* il giorno 14 dicembre incontrò i due piroscafi alleati *Duke of Athens* e *Empire Wimana*, in gennaio incontrò il giorno 3 l'incrociatore francese *Gloire*, il 13 il *Suffren*, il 20 l'incrociatore francese *Montcalm*, il 1° febbraio i piroscafi *Finn* (svedese) e *Monte Mulhacen* (spagnuolo).

Tre incidenti si verificarono durante le crociere, di natura totalmente diversa l'uno dall'altro.

Sull'*Aosta*, durante un'esercitazione di tiro contraereo eseguita coi pezzi da 100 mm l'11 dicembre nell'area di pattugliamento, un proietto scoppiò nella canna di uno dei pezzi con proiezioni di schegge dalla volata, le quali uccisero il cannoniere armarolo Giulio Nibaldi e il marinaio Vito Oretano, sepolti in mare cogli onori militari.

L'*Aosta* il 19 dicembre, mentre era in rotta verso l'area di crociera, avvistò alle 22.46 sulla sinistra uno scafo. Manovrò per avvicinarsi all'unità, la quale chiese con segnale il riconoscimento stabilito per le unità mercantili. L'*Aosta* rispose con l'elettrosegnalatore a luce rossa, dando il controsegnale stabilito per le navi da guerra. La nave avvistata rispose col gruppo IMI, corrispondente ad un interrogativo. Mentre l'*Aosta* stava ripetendo il controsegnale precedente a luce bianca, la nave sconosciuta sparò tre salve d'artiglieria, per fortuna senza colpire.

Intanto, in seguito all'avvicinamento verificatosi, dall'*Aosta* fu riconosciuto che doveva trattarsi — dato il profilo e le dimensioni dell'unità ormai distintamente visibile — del Ct americano *Davis*, spostato molto a ponente delle rotte che avrebbe dovuto seguire. Chiarito l'equivoco con ulteriori segnalazioni, l'incidente si chiuse.

Il terzo incidente toccò all'*Abruzzi*, che dovette compiere l'ultima crociera con la sola elica di sinistra in moto, perché una lesione manifestatasi senza causa apparente all'elica di dritta obbligò a non tenerla in funzione. Probabilmente si trattava di un difetto di fusione dell'elica, che risaliva all'anno della sua costruzione, cioè a circa 10 anni prima. Ad ogni modo la nave avrebbe compiute altre crociere nelle stesse condizioni di minorata efficienza dell'apparato di propulsione, se non fosse intervenuto l'ordine di sospendere il pattugliamento in quella zona dell'Atlantico.

c) *L'arrivo del Garibaldi e il rimpatrio dei tre incrociatori.*

Il *Garibaldi*, lasciato Taranto alle 11.25 del 7 marzo, raggiunse Freetown alle 12.00 del 18 marzo dopo aver incontrato in oceano gli altri due incrociatori alle 09.20 ed aver eseguito tiri collettivi contro un bersaglio rimorchiato: il comando della formazione era stato assunto dall'amm. Oliva più anziano dell'amm. Biancheri.

A Gibilterra il *Garibaldi* era stato rifornito, a cura delle Autorità britanniche, di vestiario tropicale per gli ufficiali e per l'equipaggio e di 91.500 libbre (circa 41.500 kg) e 100 casse di generi vari per lo spaccio cooperativo di bordo. Uscendo da Gibilterra, l'incrociatore aveva eseguito tiri contraerei contro un bersaglio rimorchiato da un velivolo inglese.

Appena ormeggiate le unità a Freetown, l'amm. Oliva fu informato dall'amm. Biancheri che il giorno precedente era giunto l'ordine dell'Ammiragliato britannico, trasmesso dal F.O.C.W.A., per il rientro in Mediterraneo dei tre incrociatori italiani.

In accordo col F.O.C.W.A. fu allora stabilito che *Garibaldi* e *Aosta* sarebbero partiti per Taranto coll'amm. Oliva il 25 marzo, mentre l'*Abruzzi* sarebbe partito dopo sostituita nel bacino galleggiante di Freetown l'elica lesionata con l'elica nuova, portata dall'Italia a bordo del *Garibaldi*. Venne così — coll'approvazione ministeriale ottenuta con scambio di radiomessaggi — annullata la disposizione del trasbordo dell'amm. Biancheri sull'*Aosta*, citata nel precedente comma a).

Le Autorità inglesi avevano previsto la sistemazione di un radar sull'unità ammiraglia: l'amm. Oliva, arrivato col *Garibaldi*,

cercò di ottenerlo per questa nave, ma il F.O.C.W.A. preferì sistemarlo sull'*Abruzzi*. Così il *Garibaldi* ripartì per l'Italia il 25 marzo senza radar insieme coll'*Aosta*; ma durante la sosta a Gibilterra, il locale Comando britannico gliene consegnò uno che fu poi installato a Taranto. Durante la traversata l'*Aosta* imbarcò ad Algeri 60 italiani da portare a Taranto.

L'*Abruzzi* fu immesso nel bacino galleggiante a Freetown il 31 marzo e vi rimase fino al 14 aprile. L'elica, venuta dall'Italia, non poté essere sistemata perché non era identica a quella lesionata: perciò fu riparata la lesione della vecchia elica. Durante la permanenza in bacino fu anche collocato il radar nel punto previsto dell'alberata.

L'incrociatore partì per l'Italia il 16 aprile alle 23.40 e giunse a Taranto il 29 successivo, dopo aver sostato cinque giorni a Gibilterra e un giorno ad Algeri. A Gibilterra aveva imbarcato 46 persone delle nostre rappresentanze diplomatiche in Spagna e in Portogallo; di queste persone ne aveva sbarcate 29 transitando per Algeri.

Ed ecco come si svolse il viaggio di ritorno a Taranto del *Garibaldi* e dell'*Aosta*.

Essi lasciarono Freetown alle 18.10 del 25 marzo, eseguendo come al solito esercitazioni varie durante le traversate.

Arrivarono a Gibilterra verso le 18 del 30 marzo, iniziando subito i previsti rifornimenti. Il mattino successivo l'amm. Oliva ebbe comunicazione dall'ammiraglio inglese, cui si era recato a far visita, che le due unità italiane avrebbero dovuto ripartire per Taranto la stessa sera. Per primo sarebbe partito l'*Aosta* per fare una sosta di circa tre ore ad Algeri, allo scopo d'imbarcarvi 60 italiani da portare a Taranto, e poi riunirsi davanti ad Algeri col *Garibaldi* che sarebbe giunto con opportuno ritardo.

Così, l'*Aosta* lasciò Gibilterra alle 21.45 del 31 marzo e il *Garibaldi* alle 00.05 del 1° aprile. Alle 18 dello stesso 1° aprile le due unità si riunirono al largo di Algeri, proseguendo insieme fino a Taranto.

E' da ricordare inoltre che durante la prima sosta del *Garibaldi* a Gibilterra l'ammiraglio inglese aveva chiesto « nella maniera più discreta e cortese » all'amm. Oliva che la nave cedesse 6 marinai (tra i quali 2 fochisti) al P.fo italiano *Edera*, perché, senza questo completamento di personale, il piroscafo, che era pronto a prendere il mare, non sarebbe potuto partire per il Mediterraneo Centrale.

Il 31 marzo, quando il *Garibaldi* ripassò da Gibilterra, l'*Edera* era sempre colà per una sopravvenuta avaria in corso di riparazione: i 6 uomini dell'incrociatore non poterono essere subito ricuperati, perché indispensabili durante l'imminente navigazione del piroscafo.

51° RELAZIONI COLLE AUTORITÀ ALLEATE.

Sembra che la direttiva, data dal Governo inglese alle Autorità navali di Gibilterra e di Freetown, fosse quella di adottare un atteggiamento di corretti ma non frequenti rapporti coi Comandi delle nostre unità.

Nell'applicazione di questa direttiva gli ammiragli inglesi si dimostrarono molto più cordiali ed espansivi di quanto consigliato, per non dire prescritto.

A Gibilterra il viceamm. Burrough (che era stato il comandante della Forza X, destinata alla protezione del convoglio partito da Gibilterra per Malta in occasione della battaglia di Mezzo Agosto 1942) si mostrò sempre molto cortese e fornì alle nostre unità senza difficoltà viveri e materiali. Nel viaggio di andata, egli non restituì la visita di arrivo a Gibilterra fattagli dai nostri ammiragli, ma li invitò a colazione e si recò a colazione sull'*Abruzzi*, quando questo toccò Gibilterra nel viaggio di rimpatrio.

A Freetown la carica di F.O.C.W.A. era ricoperta dal viceammiraglio Rawlings, quando vi giunse l'amm. Biancheri. Si dimostrò sempre amabilissimo, invitò e fu invitato a pranzo, ma dette l'impressione di nutrire una certa diffidenza.

Due settimane dopo fu sostituito dal viceamm. Peters (proveniente da Taranto) che dette subito prova di spontanea cordialità, certo dovuta al fatto che a Taranto si era reso conto dell'impegno e della lealtà con cui la Marina italiana operava a fianco degli Alleati. Numerosi furono gli scambi di cortesie coi nostri due ammiragli. Il Commodoro Menzies, comandante della base e dell'arsenale di Freetown, fu largo di appoggi alle nostre navi per le loro esigenze tecnico-logistiche: anche l'*Aosta* fu immesso in bacino per la manutenzione della carena.

Quanto agli Americani, è da ricordare che il comandante del Ct *Davis*, giunto a Freetown dopo l'incidente con l'*Aosta*, si presentò all'amm. Biancheri per fargli le sue scuse e scrisse una lettera al comandante dell'*Aosta* scusandosi anche con lui. Per tale inci-

dente esprime il suo rinascimento al Comando britannico di Freetown, dal quale operativamente dipendevano le nostre unità, il Comando della 4ª Flotta americana operante in Atlantico.

E' certo che la lunga missione in Atlantico dei nostri incrociatori — iniziata un solo mese e mezzo dopo la crisi provocata dall'improvviso armistizio senza alcun mutamento nel personale imbarcato né alcun adattamento nel materiale su unità già duramente provate da un lungo periodo di attività bellica — ha validamente contribuito a riconfermare nei Comandi delle Nazioni Unite del tempo il già lusinghiero concetto in cui tenevano la nostra Marina. Essi dovettero prendere atto dell'esecuzione scrupolosa e perfetta degli ordini delle Autorità inglesi, della regolarità delle crociere compiute fino al limite dell'autonomia, dell'esemplare contegno degli equipaggi e della loro capacità professionale, direttamente testimoniata dagli ufficiali britannici imbarcati, con qualche segnalatore, a scopo di collegamento.

52° VISITE A CAMPI DI PRIGIONIERI ITALIANI.

L'amm. Biancheri ottenne senza difficoltà l'autorizzazione a recarsi a visitare, sia a Gibilterra, sia a Freetown, campi di concentramento di prigionieri di guerra italiani, collaboranti cogli Alleati con prestazioni di lavoro.

A Gibilterra egli si trovò fra 500 « compagni d'armi » giunti da poco. A Freetown poté recarsi tre volte in mezzo ad altri 800 militari, accantonati nelle vicinanze.

Le sue visite, nelle quali egli parlò con semplicità e affetto, ebbero un benefico effetto sull'animo dei nostri uomini e furono apprezzate dalle Autorità inglesi.

Egli riferì che i nostri prigionieri-lavoratori, pur nella poco lieta situazione in cui si trovavano, si comportavano assai bene facendo onore all'Italia.

53° DUE PROCLAMI DEL CAPO DI S.M. GENERALE MARESCIALLO GIOVANNI MESSE.

A chiusura di questa seconda parte del libro riportiamo due proclami del Maresciallo Messe, da lui indirizzati alle forze combattenti nell'imminenza della liberazione di Roma.

Il primo del 15 maggio 1944 dice:

« Combattenti del Corpo Italiano di Liberazione!

« Cinque mesi orsono i primi battaglioni del nuovo Esercito italiano davano già il loro contributo di sangue sul Monte Lungo a fianco dei valorosi camerati delle Nazioni Unite, nella lotta contro l'eterno vero nemico che ancora una volta opprime l'Italia nostra.

« Da allora le vostre file si sono ingrossate, nuovi reparti si sono aggiunti ai primi ed oggi voi — fanti, bersaglieri, alpini, arditi, paracadutisti, artiglieri e genieri, che rappresentate le specialità antiche e recenti del nostro Esercito, marinai del « Bafle » che rinnovellate le gesta dei vostri commilitoni del Piave — avete l'onore e il privilegio di concorrere colle armi alla liberazione della Patria.

« Molti altri dei vostri compagni sono pronti ed anelano di raggiungervi.

« Quello che avete fatto finora vi addita già alla riconoscenza degli Italiani. Ma con l'iniziata grande offensiva alleata nuove e decisive prove vi aspettano ed io ho la certezza che ancora una volta, sotto la guida sicura dei vostri degni comandanti, voi saprete mantenere alto il nome delle armi italiane rinnovando le epiche gesta del Carso, del Piave, del Grappa e di Vittorio Veneto accanto ai valorosi combattenti delle Armate alleate ».

Il secondo del 28 maggio 1944 dice:

« Mentre le truppe del Corpo Italiano di Liberazione partecipano coi camerati delle Nazioni Unite alla grande battaglia che si combatte nel nome di Roma, il mio cuore di comandante non dimentica tutti quei soldati italiani di terra, di mare e dell'aria che, lungo le linee di combattimento, nelle immediate retrovie del fronte, nei porti e negli aeroporti, come lungo le vie di comunicazione marittime ed aeree, danno silenziosamente, il loro contributo alla battaglia in corso.

« Il pensiero riconoscente va soprattutto a coloro, salmeristi e portatori, che nelle zone più tormentate del fronte recano ai reparti avanzati nostri ed alleati, i rifornimenti indispensabili al combattimento. Questi salmeristi e portatori che, fusi con reparti più avanzati hanno spesso volontariamente impugnate le armi e valorosamente combattuto, hanno già dato alla Patria, nell'esplicazione del loro faticoso lavoro, numerosi morti e feriti. E', questo, nuovo sangue italiano generosamente speso per riscattare il diritto alla vita della nuova Italia.

« Sappiano tutti questi veri e propri combattenti che il loro silenzioso sacrificio è da tutti gli Italiani conosciuto ed apprezzato e traggano da questa certezza nuova forza per proseguire tenacemente, fino alla vittoria, la loro opera feconda ».

PARTE III

LA PARTECIPAZIONE ALLA LOTTA
DEI PATRIOTI

CAPITOLO IX

L'INSIEME DELLA LOTTA DEI PATRIOTI

54° LE FORMAZIONI DEI PATRIOTI E LA LORO ATTIVITÀ.

Per meglio comprendere l'opera svolta da quanti — appartenendo alla Marina Militare — si sono volontariamente inseriti nelle formazioni dei Volontari della Libertà, o comunque hanno dato il loro contributo alla realizzazione del grande scopo, è opportuno riassumere, nelle sue linee generali, la lotta sostenuta con tanta tenacia e con tanto valore dalle formazioni dei patrioti. Esse hanno dato un importante contributo alle truppe regolari nella liberazione dell'Italia e le loro gesta sono cronologicamente registrate nel volume pubblicato nel 1949 dall'Ufficio Storico dell'Esercito col titolo « Cronologia della seconda guerra mondiale ».

A questo volume si fa esclusivamente ricorso in questo paragrafo, chiarendo che non si ritornerà sull'opera svolta dagli N.P., perché se ne è trattato nei paragrafi 45/19 e 46.

a) *Organizzazione dei patrioti.*

I primi nuclei di patrioti sorsero, immediatamente dopo l'armistizio, in quelle zone che per condizioni ambientali più si prestavano alla vita e all'azione: le valli alpine, le groppe appenniniche e le grandi città. A questi nuclei iniziali, *generalmente formati da militari al comando di ufficiali sottrattisi al disarmo e alla cattura da parte dei Tedeschi*, si aggiunsero via via ex prigionieri di guerra, ex condannati politici, fuorusciti, uomini portati all'azione, ecc.

Operarono così fin dall'inizio gruppi di bande nelle Valli alpine e nelle zone montuose del Veneto, della Venezia Giulia, della Liguria, della Romagna, della Toscana, delle Marche, dell'Umbria, del Lazio e degli Abruzzi.

Fuori dei confini d'Italia, molti reparti dell'Esercito fecero causa comune, di loro iniziativa, con formazioni di patrioti in Francia,

in Jugoslavia, in Albania e in Grecia, continuando al loro fianco la lotta contro le forze tedesche.

Il Comando Supremo italiano si rese ben presto conto che bisognava disciplinare e alimentare, con adeguati rifornimenti di mezzi e di armi, tutte queste iniziative regionali, e il 10 dicembre 1943 il Capo di Stato Maggiore Generale, Maresciallo Messe (d'accordo coi comandanti alleati) emanò direttive per l'organizzazione e la condotta della guerriglia allo scopo, fra l'altro, di « dare impulso organico ed unitario alla guerra al tedesco, coordinando le azioni condotte in territorio occupato con quelle partenti dal territorio liberato ».

A tal fine furono costituiti 9 Comandi regionali (Piemonte e Liguria, Lombardia, Veneto e Basso Trentino, Venezia Giulia, Emilia e Romagna, Toscana, Marche e Umbria, zona di Roma, Lazio e Abruzzi) direttamente dipendenti dal Comando Supremo italiano. Compiti fondamentali assegnati a questi Comandi furono quelli di dare alle formazioni un indirizzo unitario, di coordinarne l'attività, di stabilire il numero delle bande e fissarne le zone di azione, di realizzare i rapporti col Comando Supremo e attraverso di esso coi Comandi alleati, di tenersi in stretti rapporti colle Autorità politiche clandestine riunite in Comitati di Liberazione Nazionale (C.L.N.).

Particolari norme furono emanate, per l'assolvimento di questi compiti, circa le relazioni tra i Comandi militari delle bande e i partiti politici, la lotta contro i fascisti, l'appoggio agli ex prigionieri alleati, le modalità organizzative e operative delle bande, l'attività industriale, la propaganda, il finanziamento, l'amministrazione, il servizio informazioni militari sul nemico, i collegamenti fra il Comando Supremo e i Comandi regionali.

In seguito alle direttive e alle norme ricevute, i patrioti andarono allargando il loro campo d'azione anche nelle zone pianeggianti e nei piccoli centri, allacciando rapporti fra di loro e colle organizzazioni cittadine dei fronti clandestini di resistenza, sia per realizzare un fronte unico, sia per ricevere da queste organizzazioni i mezzi necessari alla condotta della guerriglia. Le formazioni dei patrioti andarono così accostandosi ai C.L.N.

Fino al maggio 1944 l'insieme di tutta l'attività dei patrioti aveva avuto carattere di « Movimento di resistenza », ma nel giugno — in seguito ai provvedimenti organico-operativi adottati e al conseguente potenziamento e sviluppo raggiunto — tendeva a trasformarsi in « Movimento di liberazione ». Allora il C.L.N.A.I. (Comitato Liberazione Nazionale Alta Italia, costituitosi nel frattempo

quale organo coordinatore dei C.L.N. provinciali) pensò che sarebbe stato utile costituire il «Corpo Volontari della Liberazione» (C.V.L.) riunente in una specie di Grande Unità paramilitare volontaria tutte le formazioni esistenti e future, e intanto stabilì che nel proprio Comitato militare centrale vi fosse un «Consulente militare». Prescelse il generale Raffaele Cadorna, richiedendolo al Comando Supremo. Il 12 agosto il generale Cadorna veniva paracadutato in Val Cavallina (Bergamo) e assumeva presso il C.N.L.A.I. la carica, alla quale era stato designato.

Collo svilupparsi dell'attività dei patrioti, in seno alle loro formazioni furono costituiti due gruppi combattenti; i G.A.P. o Gruppi di Azione Patriota e i S.A.P. o Reparti per il Servizio Ausiliario Patrioti.

I primi avevano il compito delle più ardite azioni di sabotaggio, oltre che partecipare alla guerriglia; stavano normalmente nascosti nelle zone montuose e boschive, costituenti — per così dire — le loro basi di operazione dalle quali movevano per eseguire i loro colpi di mano.

Ai secondi era affidato il «lavoro di pianura», che consisteva nel raccogliere informazioni, nell'interferire sull'attività militare dei nazifascisti, nel cercare di sottrarre a cattura i G.A.P., nel raccogliere e avviare rifornimenti alle formazioni di patrioti operanti isolate, nel cercare di disgregare e disarmare le brigate nere convertendone i gregari alla buona causa. Quest'attività dei S.A.P. non poteva essere svolta senza gravi rischi e non di rado senza aspri combattimenti.

Nell'ottobre 1944 il Comando alleato, nell'imminenza della stasi invernale delle operazioni — avendo constatato che lo sviluppo del Movimento di Liberazione era andato oltre ogni aspettativa, che l'apporto dei patrioti alle operazioni era stato «generoso, fattivo, ed encomiabile», che più volte i patrioti erano stati chiamati ad operare in cooperazione cogli Alleati, che l'azione dei patrioti sarebbe stata certamente «utile ed efficace» nelle future operazioni — venne nella determinazione di mantenere in vita il Movimento di Liberazione e di metterlo in condizioni di superare il periodo invernale.

Perciò ai primi di novembre 1944, quello che fino allora era stato definito un «Movimento», fu trasformato in «Corpo Volontari della Libertà» (C.V.L.) attuando l'idea avanzata nel giugno dal Comitato Liberazione Nazionale Alta Italia. Il Comando del C.V.L. fu affidato al generale Cadorna, affiancato da due vicecomandanti:

Ferruccio Parri e Luigi Longo, rispettivamente del partito d'azione e del partito comunista.

Subito dopo la costituzione del C.V.L., e precisamente il 12 novembre, il gen. Alexander, comandante del XV Gruppo Armate alleate nel Mediterraneo, diramò per radio un messaggio ai patrioti, col quale — dopo aver tracciato un sintetico quadro delle operazioni svolte sul fronte italiano, dei compiti assegnati alle sue truppe e dei risultati conseguiti, e dopo aver dato un giusto riconoscimento al contributo dei patrioti alla lotta contro i nazifascisti — annunciava ufficialmente la stasi invernale e dava le direttive per le azioni di guerriglia da svolgere compatibilmente colle condizioni stagionali.

Infine, le funzioni e le responsabilità degli organi operanti nell'Italia occupata furono definitivamente stabilite in un accordo firmato l'8 dicembre tra una delegazione del C.L.N.A.I., giunta in Puglia il 17 novembre. Essa era composta di A. Pizzoni, che col pseudonimo di Longhi presiedeva il C.L.N.A.I., di Ferruccio Parri (Maurizio), Gian Carlo Paietta (Mare). Fu ricevuta dal gen. Alexander, dai membri della Commissione Alleata di Controllo, dall'onorevole Ivanoe Bonomi (Presidente del Consiglio dal 10 giugno 1944) e da vari Ministri. Dopo tre settimane di trattative si pervenne alla firma del citato accordo, col quale il Comando Alleato riconobbe il C.L.N.A.I. come suo agente nell'Italia occupata e ne fissò compiti e prerogative, mentre il Governo italiano gli attribuì la potestà di rappresentare i partiti antifascisti e lo designò come suo rappresentante nella lotta contro i nazifascisti nell'Italia non ancora liberata.

b) *Attività dei patrioti.*

Essa si riassume in una serie di colpi di mano d'ogni specie che saranno citati in forma statistica nel paragrafo successivo, e in una serie di scontri con reparti nazifascisti, molti dei quali avvenivano in occasione dei rastrellamenti cui essi ricorrevano per disperdere, se non eliminare, le formazioni partigiane.

Il primo combattimento di rilievo fu impegnato nel settembre 1943 a Boves (Cuneo) da un gruppo di ufficiali e di soldati contro una colonna tedesca, infliggendole perdite: i Tedeschi, per rappresaglia, incendiarono molte case del paese.

Da allora la lotta non ebbe soste e si contarono bene 390 rastrellamenti in grande stile, ripartiti fra tutte le regioni dell'Italia Settentrionale e Centrale fino alla costituzione della linea gotica (agosto 1944) e fra quelle della sola Italia Settentrionale dopo la costituzione della linea gotica.

Di questi rastrellamenti, i primi 10 furono effettuati dai Tedeschi nell'ottobre 1943 (2 in Piemonte, 2 in Lombardia, 3 nel Veneto, 1 nelle Marche, 1 nell'Umbria, 1 in Abruzzo). La serie dei rastrellamenti si chiuse nel marzo 1945, con una ventina di operazioni di questo genere in tutta l'Italia del Nord.

Talvolta i patrioti furono costretti a disperdersi (per poi riunirsi a rastrellamento ultimato) senza poter opporre valida resistenza; talaltra furono in condizioni di fronteggiare, spesso con successo, il nemico.

Meritano speciale menzione i seguenti combattimenti determinati da operazioni di rastrellamento:

— Tre nel gennaio 1944: nella zona di Triora (a nord di Sanremo), dove circa 1500 nazifascisti, tra i quali 800 cosacchi antibolscevichi, perdono 400 uomini; nella Valle del Pellice, dove 2500 nazifascisti non riescono a risalirla per la strenua resistenza dei patrioti; a nordovest di Intra, dove una Divisione tedesca, dopo dodici giorni di cruenta lotta, riesce a disperdere i patrioti che subiscono la perdita di 80 caduti e 100 fucilati.

— Uno nel marzo 1944: in provincia di Modena, dove 3000 nazifascisti lasciano sul terreno 300 uomini in parecchi giorni di lotta, e incendiano per rappresaglia oltre un centinaio di abitazioni.

— Tre nel settembre 1944: nelle Langhe (Cuneo), nella Val Maira e nella Val Cannobina (Lago Maggiore), dove sono stroncati tre tentativi di rastrellamento con gravi perdite per i nazifascisti.

— Quattro nel novembre 1944: nuovamente nelle Langhe, dove ben 20 mila nazifascisti subiscono gravi perdite in otto giorni di combattimenti; nella zona di La Spezia, con dure perdite per il nemico; intorno a Torriglia (Genova), dove una Divisione mongola inquadrata da ufficiali delle S.S. germaniche e rinforzata da elementi nazifascisti perde oltre 1000 uomini contro 250 patrioti; nelle Valli del Tidone e della Trebbia dove 30 mila nazifascisti in dieci giorni di lotta perdono molte centinaia di uomini.

— Due nel dicembre 1944: nelle Langhe, dove i nazifascisti lasciano sul terreno 300 uomini; in provincia di Piacenza, dove 8000 nazifascisti perdono 350 uomini e lasciano 100 prigionieri nelle mani dei patrioti.

— Uno nel gennaio 1945: nella zona compresa tra i fiumi Vara, Taro e Magra, dove 10 mila nazifascisti e mongoli sono costretti a rinunciare al rastrellamento di fronte alla reazione dei patrioti.

Oltre a questi combattimenti connessi con rastrellamenti, se ne ebbero molti altri dovuti a veri e propri attacchi sferrati dall'una parte contro l'altra. I principali furono:

— Quello iniziato nelle Alpi Cuneensi il 15 marzo 1944 e protrattosi fino all'8 aprile. Oltre 20 mila Tedeschi — con mezzi corazzati, artiglierie, forze aeree e speciali brigate S.S. alpine — riescono bensì a disperdere i patrioti che tra morti e prigionieri perdono 400 uomini, ma perdono a loro volta oltre 1000 uomini e abbondante materiale.

— Quello del 20-30 aprile 1944, nella zona di Nocera Umbra. Due Divisioni tedesche rinforzate da battaglioni di militi fascisti subiscono notevoli perdite, uccidendo 500 patrioti e ferendone un centinaio.

— Quello di fine maggio 1944 a sud di Bologna. I patrioti, attaccati in più luoghi, riescono a respingere gli attacchi con lievi perdite, mentre da parte tedesca si contano 354 morti e 600 feriti, oltre a numerosi automezzi catturati dai patrioti.

— Quello del 24 giugno 1944 in Val Masino (a ovest di Sondrio). I patrioti respingono un attacco infliggendo al nemico la perdita di oltre 200 uomini e subendone in numero minore.

— Quello del giorno successivo, 25 giugno, a nord di Massa. I patrioti uccidono 180 tedeschi.

— Quello del 19 luglio 1944 nella zona del Medio Tagliamento. Tre battaglioni di patrioti attaccano violentemente tre colonne tedesche, costringendole a ritirarsi con rilevanti perdite.

— Quello durato dal 30 luglio al 3 agosto 1944 a sudovest di Modena. E' stata questa una delle più cruente battaglie. Ingenti forze corazzate nazifasciste investono da più lati la zona ora indicata. I patrioti resistono accanitamente in successivi scontri, ma il nemico riesce infine a prevalere, non senza aver lasciato sul terreno 2000 morti. Le perdite dei patrioti si limitano a 400 morti e 100 feriti.

— Quello dell'8-15 agosto 1944, nelle valli confluenti verso il Monginevro. I nazifascisti, con 6000 uomini appoggiati da carri armati e da forze aeree, finiscono per prevalere. Contemporaneamente si svolge un'analogha operazione nella Val Stura, con perdite elevate da ambo le parti.

— Tra il 20 e il 25 agosto 1944 si verificarono combattimenti nelle Alpi Cuneensi, nelle Valli di Lanzo, nel Friuli, sul Massiccio del Grappa e presso il Passo della Cisa. I patrioti riescono a respin-

gere gli attacchi dei nazifascisti quasi dovunque, infliggono perdite superiori a quelle subite.

— Quello svoltosi tra il 28 agosto e il 4 settembre 1944, tra Conegliano e Vittorio Veneto. Contro oltre 200 morti nazifascisti si hanno 100 tra patrioti morti e feriti.

— Quello del 3-10 settembre 1944, sull'Altopiano dei Sette Comuni. I nazifascisti sono sconfitti con 200 morti e 250 feriti.

— Dal 5 al 30 settembre si verificano numerosi combattimenti nel Piemonte sudoccidentale. Dure perdite sono inflitte ai nazifascisti.

— Il Massiccio del Grappa è teatro di una nuova serie di combattimenti, tra il 21 e il 30 settembre 1944, contro 10 mila nazifascisti che vi perdono circa 1000 uomini. I patrioti, pur avendo subito perdite inferiori, sono costretti a temporaneamente disperdersi.

— Tra il 23 e il 30 settembre, tutto lo schieramento dei patrioti tra Cividale e Tarcento è attaccato da ingenti forze corazzate nazifasciste. Dopo tre giorni di accanita resistenza i patrioti debbono ripiegare verso il Basso Isonzo, dopo aver inflitto al nemico la perdita di 450 uomini.

— Il ciclo operativo nella zona del Lago Maggiore, che si svolge in due fasi: la prima tra il 4 e il 10 settembre e la seconda tra il 9 e il 23 ottobre 1944.

I patrioti, con una vasta operazione offensiva, occupati Cannobbio e Malesco il 7 settembre, Piedimulera e Mergozzo che capitolano l'8 e il 9 settembre, costringono il presidio tedesco di Domodossola, forte di 700 uomini ben armati ed equipaggiati, a chiedere la resa e occupano la città.

Il 9 i Tedeschi vanno alla riscossa dopo aver concentrato nella zona 13 mila uomini appartenenti a truppe scelte. La lotta si conclude dopo due settimane col successo dei Tedeschi, le cui perdite superano i 2000 uomini. I patrioti, benché sopraffatti, lasciano sul campo soltanto 300 caduti, oltre a 100 fucilati per rappresaglia.

— Col combattimento del 2-3 dicembre 1944 nella zona di Massa e Carrara si chiude la serie delle azioni di rilievo. I patrioti respingono gli attacchi dei Tedeschi, infliggendo loro gravi perdite.

Speciale menzione merita il complesso ciclo operativo, che si è svolto fra la metà di agosto e la metà di settembre 1944 in Piemonte e in Liguria in concomitanza con lo sbarco alleato in Provenza. Lo citiamo colle stesse parole del volume « Cronologia della seconda guerra mondiale ».

16 agosto. - Si iniziano le operazioni, concordate fra i Comandi alleato ed italiano e i patrioti, nella zona di frontiera italo-francese e in modo particolare nelle vallate alpine in collaborazione con le truppe alleate sbarcate in Provenza, col compito di attaccare le principali comunicazioni stradali e ferroviarie tra l'Italia e la Francia.

Le operazioni dei patrioti del Piemonte e della Liguria, improntate a decisione e spregiudicatezza, conseguono notevoli risultati: interruzione di numerose comunicazioni stradali e ferroviarie, presidio d'importanti valichi; attacchi senza sosta a presidi, a colonne di rifornimento, a elementi isolati. I movimenti nemici, dove non risultano paralizzati, vengono sottoposti a ritardi, intralci e deviazioni che ostacolano seriamente i piani dell'avversario, il quale, per fronteggiare la minaccia, è costretto a distogliere notevoli forze dai settori operativi.

In particolare dal 16 agosto al 15 settembre i patrioti italiani effettuano le seguenti azioni:

- in collegamento coi « Maquis » francesi sostengono aspri combattimenti contro truppe tedesche al Colle Argentera, al Piccolo e al Gran San Bernardo;

- in Val d'Aosta l'intensa attività obbliga il nemico ad aumentare la forza dei presidi;

- violenti attacchi contro truppe nazifasciste nei pressi di Novara, di Biella, di Casale Monferrato, di Alba, di Torino, di Vinadio, di Mondovì, di Cairo Montenotte, a Genova e in Val di Taro;

- la continua minaccia al valico del Monginevro costringe i Tedeschi ad impiegarvi qualche migliaio di uomini;

- le Valli di Susa, Chisone, Varaita, Maira, Grana, Stura, Vermentagna sono occupate dai patrioti. I Tedeschi, dopo gravi sforzi, riescono a ristabilirvi un parziale controllo;

- occupazione del Colle della Maddalena per la cui rioccupazione i Tedeschi impegnano una forte aliquota di una Divisione;

- occupazione del Colle di Tenda;

- occupazione di numerose località delle Langhe;

- numerose le interruzioni stradali e ferroviarie, le distruzioni di ponti e di materiale bellico, le perdite di uomini inflitte al nemico.

Citiamo infine le località, la cui liberazione fu dovuta esclusivamente al valore dei patrioti o nelle quali entrarono in funzione di

avanguardia delle forze alleate: Foligno (metà giugno 1944), Nocera Umbra (1° luglio), Gualdo Tadino (5 luglio), Firenze (4 agosto, limitatamente alla parte della città sulla sinistra dell'Arno), Ome-gna (12 settembre), Oggebbio (14 settembre), Torriglia (3 novem-bre), Varzi (16 dicembre), Fidenza, Modena, Reggio, Parma, Asti, Sarzana, La Spezia, Ferrara, Domodossola, Genova, Ventimiglia, Sanremo, Biella, Milano, Vicenza, Torino, Padova, Udine e mol-tissime altre città grandi e piccole (ultima decade di aprile 1945).

Il 2 maggio 1945 cessarono le ostilità, in conseguenza dell'ar-mistizio firmato nel palazzo reale di Caserta il 29 aprile. Eccone il testo firmato dalle Autorità militari alleate e tedesche:

« 1° - Resa incondizionata di tutte le forze tedesche del fron-te sudoccidentale.

« 2° - Cessazione delle ostilità alle ore 14 del 2 maggio.

« 3° - Immediata immobilizzazione e disarmo di tutte le forze germaniche.

« 4° - Obbligo del comandante in capo tedesco [gen. von Vietinghoff] di eseguire ogni ulteriore ordine del Comando Supre-mo alleato.

« 5° - Punizione di ogni disobbedienza agli ordini, secondo le leggi e gli usi di guerra accettati ».

55° L'IMPORTANZA DELLA LOTTA SOSTENUTA DAI PATRIOTI.

Da quanto è stato esposto nel precedente paragrafo emerge con chiara evidenza l'entità del contributo dato dai patrioti alla guerra per la liberazione dell'Italia dopo l'8 settembre 1943.

Il contributo è stato particolarmente decisivo nell'Italia setten-trionale, non solo perché la lotta si è protratta fino alla vittoria fi-nale (mentre nell'Italia centrale è cessata alla costituzione della linea gotica nell'agosto 1944, via via che le truppe alleate avanzando con l'apporto del C.I.L. liberavano le varie località), ma anche perché le formazioni dei patrioti sono andate potenziandosi col passare del tempo e perfezionandosi nella loro organizzazione, nei metodi di impiego, nei provvedimenti logistici, nei servizi informativi sui mo-vimenti e sulle intenzioni del nemico.

Sembra oggi quasi incredibile come si sia potuto organizzare, ar-mare e rifornire tanti volontari, dar loro le direttive e gli ordini per la coordinazione delle iniziate operative e per la loro sincronizzazione — quando necessaria — con le operazioni delle Armate alleate:

quasi incredibile, diciamo, qualora si pensi che tutto doveva esser fatto eludendo la vigile prepotenza e l'indubbia abilità militare dei Tedeschi.

E' certo che — a prescindere dai danni e dalle perdite inflitte al nemico — il contributo dei patrioti è stato di grande rilievo, perché hanno immobilizzato nelle retrovie un'ingente aliquota di forze tedesche, che altrimenti sarebbero state disponibili per agire sul fronte principale di combattimento contro le truppe alleate.

Colpisce il fatto, leggendo la sintesi cronologica degli avvenimenti, che le perdite inflitte al nemico siano state sempre superiori a quelle subite. Ciò è dipeso dal carattere peculiare della lotta partigiana, tutta sorprese e imboscate, richiedente perciò flessibilità, intuizione, tempestività, decisione, ardimento e acume: tutte qualità di cui il popolo italiano non difetta.

Oltre alle operazioni belliche vere e proprie, con prevalenti caratteristiche di guerriglia, i patrioti hanno svolta un'imponente attività di sabotaggio, che secondo il volume dell'Ufficio Storico dell'Esercito, da cui è stata tratta la cronologia, si riassume nelle seguenti operazioni di una « certa consistenza »:

— sabotaggi alle linee e alle opere ferroviarie	280
— sabotaggi al materiale rotabile ferroviario	189
— interruzioni stradali	214
— attacchi e sabotaggi al traffico automobilistico	185
— sabotaggi alle centrali e alle linee elettriche	46
— azioni contro obiettivi vari	371

TOTALE 1285

Oltre a questi si contano a migliaia i sabotaggi e i disturbi di ogni specie all'attività dei nazifascisti, di minore consistenza, non inclusi nell'elencazione statistica ora riportata.

Così dal volume « Il secondo Risorgimento » (edito nel 1955 per iniziativa del « Comitato di Ministri incaricato di predisporre la celebrazione del decennale della Resistenza e del ritorno della democrazia in Italia ») si ricavano i seguenti interessanti elementi.

« Alla fine di marzo 1945 il Comando del Corpo Volontari della Libertà può trarre il bilancio degli ultimi mesi di lotta. Le azioni compiute dal giugno 1944 sono:

6449 colpi di mano,

5571 sabotaggi,

16.000 morti nemici.

« A questi dati vanno aggiunti quelli relativi al bottino:

10 cannoni,
286 mitragliatrici,
1107 fucili mitragliatori,
6505 fucili,
2483 pistole,
847 casse e 7639 quintali di munizioni ».

Ed ecco — sempre secondo il testo dello stesso volume — quella che possiamo chiamare la sintesi statistica dell'Albo d'Oro della Resistenza:

— Patrioti combattenti caduti	35.828
— Patrioti combattenti mutilati e invalidi	21.168
— Civili uccisi per rappresaglia	9.980
— Civili mutilati e invalidi	412
— Patrioti caduti all'estero (prevalentemente in Francia e in Balcania)	32.000

Quanto alla consistenza delle forze patriote, stralciamo le seguenti pagine dal libro « Storia della Resistenza italiana » di Roberto Battaglia, edito nel 1953.

L'Autore alle pagine 336-339 cita un apprezzamento delle forze patriote fatto nel giugno 1944 dallo stato maggiore dell'esercito della repubblica sociale sulla consistenza delle forze « ribelli », che egli giudica corrispondente nelle grandi linee alla realtà. Ecco come si esprime il nostro Autore:

« Nella *Situazione ribelli alla data del 15 giugno 1944*, redatta a cura dello "Stato maggiore esercito: Ufficio operazioni e addestramento", risultano perciò con notevole chiarezza i dati generali della nuova situazione. Il documento denuncia "un totale complessivo dei ribelli, in base alle ultime segnalazioni di 82.000 circa, con un aumento rispetto alla situazione precedente di 27.000 uomini" e attribuisce tale aumento ai richiamati delle classi 1920, 1921, 1926 "che non vogliono saperne di andare in Germania", ai "disertori delle FF. AA. repubblicane" (che è un primo riconoscimento della capacità della Resistenza di recuperare i giovani della "generazione perduta" alla causa della libertà), ai "rinforzi" giunti dalla Svizzera (che è invece una delle tante invenzioni con cui la propaganda di Salò si compiace d'ingannare se stessa). Prosegue quindi precisando una "ripartizione dei ribelli per regioni" che corrisponde, nelle grandi linee alla realtà di fatto: "La ripartizione dei ribelli per regioni risulta essere la seguente: Piemonte 25.000 (aumento di

15.000 rispetto alla situazione precedente); Liguria 14.200 (aumento di 7000 rispetto alla situazione precedente); Venezia Giulia 16.000 (non hanno subito mutamenti); Emilia e Toscana 17.000 (aumento di 4000 rispetto alla situazione precedente); Venezia Euganea 5600; Lombardia 5000 (aumento di 2000 rispetto alla situazione precedente). In totale, come si è detto sopra, 82.000 ribelli in continuo aumento (1). Forza attuale dei ribelli di poco inferiore all'attuale forza della G.N.R. [Guardia nazionale repubblicana] in Italia, che ascende a 93.000 uomini dei quali 48.000 alle dipendenze dei tedeschi e 45.000 alle dipendenze di questo Stato Maggiore, di cui gran parte immobilizzata nell'organizzazione territoriale". Vengono poi constatati, amaramente constatati: "l'aumento continuo dell'efficienza dei ribelli" (attribuito ai "sistematici svaligiamenti delle caserme" e ai "periodici aviorifornimenti" e all'inquadramento dei capi "di massima ufficiali inglesi e slavi": che è un dato quest'ultimo completamente fantastico...; "l'estensione sempre maggiore delle zone di azione" ("Inter province come quelle della Venezia Giulia, di Aosta, Cuneo e Imperia nonché di buona parte di quelle di Torino e Piacenza sono praticamente in balia dei ribelli, i quali spingono sempre più in profondità le loro incursioni nella pianura padana e minacciano le comunicazioni fra Italia e Germania") e infine "l'arditezza e l'efficacia sempre maggiori delle azioni", in un paragrafo che vale la pena riportare per intero. Vi sono infatti inclusi i primi "dati statistici" sulla Resistenza, quando ancora il Comando generale del C.V.L., appena costituito, non disponeva di quella rete di collegamenti e d'informazioni necessaria per tradurre in numeri l'efficienza bellica dei partigiani: "Un'idea precisa dell'accrescersi dell'intensità dell'attività dei ribelli è data dall'aumento del numero delle manifestazioni ribellistiche dall'aprile ad oggi. Da 1942 manifestazioni ribellistiche si passa a 2035 nel mese di maggio per giungere a 2200 nel mese di giugno (quest'ultimo dato ancora incompleto) (2). L'arditezza crescente dell'azione partigiana è data dai frequentissimi attacchi effettuati in questi ultimi tempi ai de-

(1) Nell'aprile del 1945 il Comando del C.V.L. dava la cifra ufficiale di 111.000 patrioti regolarmente inquadrati (63.000 in montagna e 48.000 negli abitati). C'era poi un forte numero di forze patriote non regolarmente inquadrate. (*Nota dell'U.S.*).

(2) Sembra di dover interpretare queste cifre nel senso che 1942 erano le azioni « ribellistiche » registrate fino a tutto aprile 1944, alle quali se ne aggiunsero 93 in maggio e 165 in giugno 1944 (salvo un maggior numero a rilievo statistico ultimato). (*Nota dell'U.S.*).

positi di munizioni ed alle caserme dell'Esercito. In complesso nel mese di giugno risultano effettuati 17 attacchi a depositi di munizioni e 24 attacchi a caserme e presidi dell'Esercito. Da notare che nei mesi precedenti azioni del genere rappresentavano casi del tutto eccezionali e sporadici. Di pochi giorni fa è l'episodio infine che dimostra una indubbia arditezza, quello della riuscita aggressione da parte dei ribelli al Comando germanico di Bra. La crescente efficacia dell'azione dei ribelli va esaminata in relazione ai seguenti obiettivi che si propone di raggiungere l'azione stessa: a) Disgregazione delle Forze Armate repubblicane. Tale obiettivo viene perpetrato (*sic*) dai ribelli mediante la propaganda alla diserzione fatta in questi ultimi tempi mediante elementi ribelli infiltratisi nelle file delle Forze Armate. La minaccia di rappresaglie contro i militari delle Forze Armate e contro le loro famiglie. L'aggressione a caserme e ad accantonamenti. L'assicurazione dell'impunità ai militari che in caso di aggressione non oppongano resistenza (tale sistema ha portato i suoi tristi frutti nei noti episodi dei reparti italiani alle dipendenze tedesche nella Liguria). In complesso non si può non riconoscere che l'azione disgregatrice dei ribelli nei riguardi delle Forze Armate vada sempre più aumentando. b) Attività sabotatrice sulle comunicazioni dell'Esercito germanico operante sul fronte italiano. Dell'accrescersi di una tale attività sono un chiaro segno l'aumento degli atti di sabotaggio alle comunicazioni stradali e ferroviarie ed alle linee telefoniche verificatosi dall'aprile ad oggi: dai 189 atti di sabotaggio in aprile si passa ai 241 del mese di maggio ed ai 344 del mese di giugno ».

I riconoscimenti dell'avversario hanno un valore dimostrativo inoppugnabile.

Ma è d'uopo riportare — a conclusione di questo capitolo — alcuni riconoscimenti di Alte Autorità italiane e alleate.

Il 18 febbraio 1945 fu celebrata a Roma la « giornata del partigiano ». Parlarono il Presidente del Consiglio I. Bonomi, il Ministro della Guerra A. Casati e il Ministro per l'Italia occupata M. Scoccimarro.

Il Presidente del Consiglio espose quello che l'Italia aveva fatto dopo l'8 settembre 1943 e quello che si preparava a fare per la liberazione del territorio nazionale e per la definitiva sconfitta del fascismo.

Egli, fra l'altro, disse: « La nostra flotta, obbediente agli ordini, salpò verso i porti indicati sotto le bombe degli aeroplani tedeschi, pagando in austero silenzio il suo duro tributo di sangue. I

nostri aviatori seppero recuperare i fragili resti dei loro apparecchi per mettersi a disposizione dei loro nemici di ieri. L'esercito, appena uscito da una guerra di tre anni, nella quale aveva logorato uomini e mezzi, seppe in pochi mesi (miracolo di cui non è facile trovar traccia nella storia) riprendere con le poche unità superstiti una sua struttura, un suo armamento di fortuna e — ciò che più stupisce — una sua anima guerriera che ha saputo trasfondere in quel Corpo Italiano di Liberazione il quale ha segnato col suo sangue la lunga marcia dal Garigliano alle Marche. A coronare questa rinascita della Patria, a darle lo splendore dell'epopea eroica, è sorto spontaneo, dal grembo fecondo del nostro popolo, il movimento partigiano... ».

Il 27 febbraio 1945 Churchill, in un discorso alla Camera dei Comuni, disse: « ... Ma sarebbe men che giusto se io non rendessi omaggio agli impagabili servizi, di cui non si può ancora narrare tutta la storia, che gli Italiani, uomini e donne delle forze armate, sul mare, per terra e dietro le linee nemiche al nord, rendono continuamente alla causa comune ».

Alla fine di aprile 1945 il Maresciallo Alexander (Comandante Supremo nel teatro di guerra mediterraneo dal 26 novembre 1944, sostituito dal generale americano Clark nella sua precedente carica di Comandante del XV Gruppo di Armate in Italia; a sua volta Clark ebbe per successore al comando della 5ª Armata americana il generale Truscott) indirizzò ai patrioti il seguente messaggio:

« Col vostro coraggio, col vostro spirito d'iniziativa e colla vostra abnegazione, avete accelerato la liberazione del vostro Paese. Le Nazioni Unite e l'Italia vi ringraziano. Avete assolto un grande compito, seguendo in ciò le migliori tradizioni italiane; ma la vostra missione non finisce coll'espulsione dei Tedeschi dal suolo italiano. Si attende che i patrioti italiani — i quali con le armi alla mano, ispirandosi alle loro antiche tradizioni di valore, hanno avuto una parte eroica nella liberazione del loro Paese — siano i primi a collaborare col Governo militare alleato... ».

Il 2 maggio 1945 il Presidente del Consiglio Bonomi inviò al Maresciallo Alexander un messaggio nel quale era detto fra l'altro: « L'Italia è fiera di avere combattuto accanto alle Nazioni Unite coi suoi fanti, coi suoi marinai, coi suoi aviatori, coi suoi patrioti insorti in nome della libertà e della democrazia ».

Lo stesso giorno il Sottosegretario americano agli Esteri J. Grew, in una dichiarazione alla Stampa disse: « La schiacciante sconfitta delle armate tedesche in Italia — cui hanno tanto contribuito l'ener-

gia, il coraggio e il senso di responsabilità dei patrioti italiani — ha portato come conseguenza la liberazione dell'Italia settentrionale. L'Italia che combatté il comune nemico dal 1943 è ora libera dal giogo tedesco ».

Il 4 maggio 1945 l'Ambasciatore inglese a Roma Sir Noel Charles trasmise al Presidente del Consiglio Bonomi un messaggio di congratulazioni del Primo Ministro britannico W. Churchill « per la liberazione finale del territorio italiano dal nostro comune nemico e particolarmente per la parte svolta dalle forze militari italiane regolari e dai patrioti dietro le linee ».

56° LA PARTECIPAZIONE DEL PERSONALE DELLA MARINA, VISTA NEL SUO INSIEME.

Varia e complessa fu la partecipazione alla lotta partigiana del personale della Marina rimasto nel territorio occupato dai Tedeschi in Italia, in Francia e in Jugoslavia.

Di questo personale, soltanto il 10% circa prestò servizio nelle forze armate della repubblica sociale: ma la maggioranza di esso vi fu spinta, più che da convinzione, da necessità economiche e familiari. Altri lo fecero con l'intendimento di preservare nei limiti del possibile, il patrimonio della Marina: di fatto, la presenza di uomini della Marina negli uffici, negli archivi, negli impianti di ogni specie impedì manomissioni e asportazioni da parte tedesca.

Il rimanente personale si astenne, con mille ripieghi e spesso affrontando rischi e disagi, dal dare qualsiasi forma, anche indiretta, di collaborazione. Tra questo, il più ardito e volitivo — spesso favorito dalle circostanze e dalla fortuna abbinata all'iniziativa — si organizzò in gruppi clandestini di resistenza e di lotta, oppure si inserì nella più vasta organizzazione dei Volontari della Libertà.

A mano a mano che si consolidavano e si coordinavano le iniziative dei singoli, andarono stabilendosi collegamenti sempre più frequenti e proficui colla Marina e colle Forze alleate operanti nell'Italia già liberata.

A Roma, poco dopo l'armistizio, per iniziativa di alcuni ufficiali sottrattisi alla cattura si ricostituì gradatamente una rete informativa, utilizzante anche civili, comprendente alla fine tutto il territorio italiano occupato dal nemico e operante in collegamento cogli Alleati, tramite soprattutto gli informatori-operatori citati alla fine del paragrafo 48.

Oltre a questo Servizio Informazioni, il personale clandestino della Marina, svolse nel quadro della lotta dei patrioti i seguenti principali tipi di attività caratteristici di tutte le guerriglie:

- scambievoli aiuti, sotto forma di assistenza morale e finanziaria, distribuzione di falsi documenti d'identità, di tessere annuarie falsificate, di indumenti, di viveri, di alloggi clandestini, ecc.;
- costituzione di bande armate coi compiti più vari;
- assistenza a persone di ogni categoria sociale ricercate dalla polizia nazifascista;
- assistenza ai prigionieri alleati evasi dai campi di concentramento;
- sottrazione di documenti e asportazioni o sabotaggi di materiali nell'interno di Comandi e di stabilimenti nemici;
- azioni rivolte a salvaguardare gli impianti tecnici e logistici della Marina dal sabotaggio nemico;
- operazioni militari vere e proprie (sabotaggi, agguati, attacchi e combattimenti).

Tutta questa complessa e meritoria attività è costituita da un numero così ingente di eventi e di episodi collettivi e individuali, da non poter essere analizzata e descritta senza dedicarvi alcuni volumi. Perciò, nei capitoli seguenti, ci limiteremo a darne un ampio quadro con la citazione dei soli episodi veramente salienti.

Si valutano in 7000 uomini e 500 ufficiali coloro che presero parte attiva alla lotta partigiana. Di questi, rispettivamente 795 e 51 pagarono con la vita la dedizione alla causa della libertà; più della metà furono fucilati dai nazifascisti.

Se ai morti ora citati si aggiungono coloro che si immolarono a terra e a bordo per eventi bellici di ogni specie dopo l'8 settembre 1943 e fino all'8 maggio 1945, si ha un totale di 4766 uomini di mare morti per la Patria in quel periodo, dei quali furono passati per le armi 31 ufficiali e 400 militari del C.R.E.M.

Meno fortunati di quei figli del mare che poterono combattere colle armi in pugno o comunque dare la loro opera per la riconquista delle libertà democratiche, ma non meno meritevoli di essere ricordati furono coloro (e non furono pochi, di tutti i gradi) che — catturati dai Tedeschi — preferirono sopportare con vero stoicismo le privazioni e gli orrori dell'internamento in Germania sino alla fine, anziché ottenere la liberazione a prezzo del loro onore di italiani e di soldati aderendo alla causa dei nazifascisti.

Gli uni e gli altri — i patrioti e gli internati — vanno considerati con eguale rispetto e riconoscenza, perché si sono comportati da uomini e da soldati nel modo migliore consentito dalle condizioni in cui si sono trovati, dando prova di devozione alla causa della Patria e all'ideale dell'unità spirituale della Marina.

Circa 3000 decorazioni al valor militare (tra cui 32 medaglie d'oro) furono concesse a personale della Marina per la partecipazione alla lotta per la liberazione, sia nelle basi navali, sia sulle navi, sia nella lotta a fianco dei patrioti.

CAPITOLO X

IL FRONTE CLANDESTINO DI ROMA

Sotto la denominazione contenuta nel titolo di questo capitolo saranno comprese tre organizzazioni:

— il Fronte Clandestino di Resistenza della Marina (F.C.R.M.), comprendente anche tre gruppi operativi, facente capo all'amm. Emilio Ferreri;

— il Gruppo Antisabotaggio della sede del Centro r.t. di Santa Rosa, diretto dal capitano delle Armi Navali Giuseppe La Marca;

— il Servizio Informazioni Clandestino (S.I.C.), facente capo al contramm. Francesco Maugeri già capo del S.I.S. (1).

Il secondo fu una diretta emanazione del F.C.R.M.; l'ultimo operò in modo autonomo, ma in stretta relazione col F.C.R.M.

57° IL FRONTE CLANDESTINO DI RESISTENZA.

a) *Cenno riassuntivo.*

Come si è detto nel paragrafo 18-b, l'amm. div. Emilio Ferreri aveva lasciato il 30 settembre 1943 la carica di Commissario per la Marina.

Durante il periodo della sua permanenza al Ministero — in qualità di Segretario Generale fino al 14 settembre e di Commissario dal 15 al 30 settembre — egli aveva già preso, fra i tanti, tre provvedimenti: i primi due di assistenza finanziaria al personale, il terzo di netto carattere « resistente »:

(1) Il Servizio Informazioni della Marina era allora indicato colla sigla S.I.S., che significava Servizio Informazioni Segrete, per distinguerlo da quello dell'Esercito indicato colla sigla S.I.M., che significava Servizio Informazioni Militari.

— Corresponsione di anticipi di assegni (in accordo coi Ministeri della Guerra e dell'Aeronautica) sulla base di tre mensilità a tutti gli ufficiali e i sottufficiali in servizio permanente effettivo, di due mensilità agli ufficiali di complemento e ai sottocapi e comuni, di un mese e mezzo agli ufficiali e ai sottufficiali richiamati.

— Corresponsione alle famiglie, residenti in Roma, dei militari che si trovavano oltremare ed oltre i confini d'Italia o in zone del territorio nazionale con le quali non fossero possibili le comunicazioni, della metà degli assegni globali previsti in guerra per il militare capofamiglia (così come era stabilito per le famiglie dei dispersi o internati o prigionieri).

— Resistenza passiva alle ripetute intimazioni tedesche di consegna dei due elenchi degli ufficiali presenti a Roma con relativi indirizzi; gli elenchi finirono per non essere consegnati e per essere distrutti (erano in due copie: l'una fu poi distrutta dal cap. vasc. Giulio Cerrina Feroni, Sottocapo di Gabinetto; l'altra dall'amm. div. Angelo Parona, Direttore Generale degli ufficiali). Tra l'8 e il 30 settembre erano stati distrutti i ruoli cogli indirizzi esistenti negli archivi competenti, nonché tutti i documenti che, se trovati dai Tedeschi, avrebbero potuto portare nocumento al Paese e ai singoli ufficiali.

Un terzo elenco, che — dopo insistenze e minacce — non poté non essere consegnato al Comando germanico, fu quello del personale facente parte di alcuni speciali reparti del S.I.S., personale ben conosciuto dai Tedeschi; ma, prima di consegnare l'elenco, detto personale fu avvertito dell'imminente consegna e consigliato di darsi alla macchia.

Lasciato l'ufficio al Ministero della Marina, l'amm. Ferreri continuò a mantenere i contatti con ufficiali e sottufficiali, che ricorrevano a lui per consigli e per aiuti.

Ai primi di ottobre egli ebbe un colloquio col colonnello di Stato Maggiore Giuseppe Cordero di Montezemolo (fucilato il 23 marzo 1944 alle Fosse Ardeatine), che allora per ordine del Comando Supremo teneva i contatti coi partiti politici e colle bande di patrioti che andavano formandosi, ed alla fine di ottobre riprese contatto coll'amm. Maugeri, il quale con un gruppo di suoi ex dipendenti del S.I.S. aveva ripreso tra mille difficoltà un lavoro informativo per chi si batteva contro i nazifascisti (regolarmente inquadrato nelle forze alleate e nazionali, oppure nelle formazioni patriottiche).

In dicembre 1943 e in gennaio 1944 andò sviluppandosi il lavoro del Fronte Clandestino sorto in ottobre (sotto forma di mutua assistenza tra il personale della Marina clandestino e spesso ricercato) e ufficialmente costituitosi il 1° novembre (per iniziativa del cap. freg. Paolo Comel di Socebran coadiuvato dal ten. vasc. Enzo Berlen e dal capitano commissario Alberto Mastrolilli, e poi incoraggiato dall'amm. Ferreri) nelle tre forme principali di attività: di assistenza, d'informazione, operativa (scopi principali: sabotaggio e antisabotaggio).

Il 21 gennaio 1944 l'amm. Ferreri ricevette tramite il col. Montezemolo un telegramma del Ministro de Courten di apprezzamento per quanto aveva fatto fino a quel momento e di esortazione a continuare. Egli ritenne allora necessario ampliare il campo della sua attività e assunse la direzione del F.C.R.M., col quale era già in relazione fin dal 20 novembre, nel quale ebbe come braccio destro il comandante Comel. Si mise subito in rapporti con personalità (industriali, banchieri, ecc.), che potessero dare aiuti finanziari, e col generale d'Armata Quirino Armellini che per designazione del Comando Supremo aveva assunto in quei giorni il comando del Fronte Clandestino di Resistenza a Roma. Fu cura dell'amm. Ferreri di mantenere il F.C.R.M. su un piano di rigorosa apoliticità, badando solo all'interesse superiore della Patria.

Sia col gen. Armellini, sia col gen. Roberto Bencivenga (che lo sostituì il 24 marzo 1944) egli si mantenne in continue relazioni per regolare l'attività clandestina e per stabilire il da farsi nel periodo critico di passaggio della Capitale dalla dominazione tedesca alla liberazione alleata. L'amm. Ferreri si mantenne anche in collegamento coi generali Oddone e Cappa, rispettivamente capi dei Fronti Clandestini dell'Esercito e dell'Aeronautica. Al cap. freg. Renato Cordero di Montezemolo (fratello dell'eroe fucilato alle Fosse Ardeatine, che all'8 settembre si trovava a Tolone - V. paragrafo 19-a) fu affidato il collegamento tra il Fronte della Marina e quello della città.

Gli incontri fra l'amm. Ferreri e i citati generali avvenivano nei luoghi più disparati per depistare i nazifascisti, che li ricercavano. Il gen. Oddone fu arrestato alla fine di maggio 1944 con molti suoi collaboratori, e soltanto la liberazione di Roma, avvenuta pochi giorni dopo, salvò l'ammiraglio e gli altri generali dall'essere a loro volta catturati.

Diedero larga collaborazione al F.C.R.M. l'ammiraglio di squadra a riposo Giulio Valli e gli ammiragli di divisione Angelo Parona e Carlo Giartosio.

b) *Attività di assistenza.*

Furono assistiti 825 militari; 204 ufficiali, 327 sottufficiali e 249 sottocapi e comuni.

L'assistenza consistette in aiuti finanziari, in distribuzione di falsi documenti d'identità e di lavoro, in distribuzione di tessere annonarie e di viveri, in prestazioni sanitarie gratuite per i militari e per le loro famiglie, ecc. Furono inoltre protetti e assistiti 20 ex prigionieri alleati evasi dai campi di concentramento.

Nell'opera di assistenza si distinsero specialmente il cap. freg. Comel, il ten. vasc. Berlen e il cap. commissario Mastrolilli, esponendosi a rischi continui. Nelle prestazioni sanitarie si distinse il maggiore medico Mario Massani.

Il danaro cominciò ad affluire il 25 novembre 1943, quando l'amm. Valli consegnò al cap. Mastrolilli le prime 6000 lire (equivalenti a circa 350 mila di oggi, se ragguagliate al costo della vita). Alla vigilia della liberazione di Roma erano stati raccolti e distribuiti 5,415 milioni (circa 250 milioni di oggi).

c) *Attività informativa.*

Tutte le informazioni erano trasmesse per mezzo di radio clandestine al Comando della 5^a Armata americana.

Esse riguardarono: movimenti di truppe tedesche entro un raggio di 50 km da Roma; situazione degli aeroporti del Lazio; ubicazione e consistenza di magazzini, di depositi munizioni, di autoparchi, di concentramenti di carri armati, di officine militari; posizione di campi minati terrestri; minamenti d'impianti e di manufatti ferroviari e stradali; movimenti ferroviari d'interesse militare; ecc.

Alla raccolta di queste informazioni provvidero soprattutto i gruppi operativi, di cui è detto nel prossimo comma.

d) *Attività operativa.*

Per questa attività furono costituiti tre gruppi operativi armati:

- gruppo del guardiamarina Giovanni Fantin (dislocato all'Arco di Travertino nelle vicinanze della via Appia Nuova);
- gruppo del tenente commissario Franco Petrucci (dislocato sulla via Appia);
- gruppo del capo aiutante Pietro La Gioiosa (dislocato nel Quartiere Trionfale e sulla via Aurelia).

Così scrive l'amm. Ferreri sulla genesi e sui compiti di questi gruppi:

« I compiti operativi che la R. Marina si è assunti, in accordo coi Capi che si sono susseguiti al Comando Centrale del Fronte Clandestino di Resistenza, sono stati: inquadramento del personale del C.R.E.M. e attività antisabotaggio.

« Il problema dell'inquadramento si presentava difficile per il numero di marinai presenti a Roma, per le difficoltà di occultamento, per il maggior pericolo cui la loro giovane età li esponeva e per l'impossibilità di assicurare a tutti i mezzi integrali di sostentamento.

« Non potendo affrontare il problema in pieno, esso fu risolto per una parte di essi creando in una zona periferica di Roma (Via dell'Arco di Travertino - Porta Furba) un piccolo distaccamento C.R.E.M., mercé la valida collaborazione del guardiamarina Fantin e dei sottufficiali Gennaro Barone Lumaga, Basilio Freni e Nando Fidani.

« In tale località furono raccolti circa 90 marinai, divisi in gruppi comandati da sottufficiali; furono create mense, i cui viveri venivano in buona parte forniti dal Comitato di Liberazione Nazionale, fu distribuito vestiario e creato un nucleo di uomini armati, inquadriati da ufficiali della Marina...

« L'organizzazione, in occasione dello sbarco alleato ad Anzio che lasciava prevedere una vicina soluzione della questione romana, allo scopo di poter ultimare i preparativi delle azioni previste, uscì necessariamente dall'assoluto riserbo che si era imposto durante la fase precedente; ciò provocò infiltrazione in essa di una spia, tale sottocapo infermiere Lelio Giusti, con conseguente delazione che portò all'arresto, da parte dei reparti S.S., del Barone, del Freni e di tre marinai.

« Gli altri gruppi riuscivano a sfuggire alla cattura, ma l'organizzazione ne fu menomata nella sua consistenza portando una grave crisi nel gruppo degli organizzatori, che hanno dovuto immediatamente adottare ulteriori precauzioni.

« Ottimo il comportamento degli arrestati che, sottoposti ad interrogatori e a torture, nulla hanno rivelato.

« Un secondo centro d'inquadramento fu organizzato dal ten. comm. Franco Petrucci, il quale raccolse intorno a sé circa 40 uomini — tra ufficiali, sottufficiali e marinai — provvedendo alla loro sistemazione, all'assistenza, nonché al loro armamento.

« Un terzo gruppo fu infine organizzato dal capo aiutante Pietro La Gioiosa e fu forte di circa 30 persone, che godettero di completa assistenza e per i quali fu provveduto all'accantonamento delle armi.

« L'attività antisabotaggio doveva tendere sostanzialmente ad evitare il danneggiamento delle opere della Marina esistenti in Roma. Dal Comando Centrale del Fronte Clandestino di Resistenza fu quindi affidato alla Marina il compito di procedere, al momento della liberazione di Roma, all'occupazione del Ministero e della caserma "Grazioli Lante".

« Per far ciò furono presi i seguenti provvedimenti:

— si entrò in contatto col capitano dei carabinieri Giacomo Parmegiani, il quale prestava servizio con 50 uomini al Ministero;

— egli fu autorizzato ad aderire e a far aderire i suoi uomini alla repubblica;

— gli vennero impartite direttive perché al momento opportuno potesse prendere in pugno la situazione dei due edifici.

« Il compito dell'occupazione e del presidio del Ministero fu affidato al Gruppo Petrucci, che disponeva di automezzi già precedentemente predisposti.

« L'incarico dell'occupazione del Distaccamento C.R.E.M. [caserma "Grazioli Lante"] fu affidato al cap. vasc. Giulio Ghiglieri, con la collaborazione di alcuni ufficiali e con l'operazione del Gruppo La Gioiosa...

« Le operazioni di occupazione e di presidio si sono svolte tutte secondo il previsto ».

Ed ora, ecco le principali vicende di ciascuno dei tre Gruppi operativi (emergerà da quanto segue qualche inesattezza, di poco conto, contenuta nella sintetica esposizione dell'amm. Ferreri, che non poteva conoscere certi particolari).

a) *Gruppo Fantin*. Arrivò alla consistenza massima di 120 uomini. Iniziò la sua attività assistenziale nell'ottobre 1943, attività che cominciò a diventare operativa nel novembre. Sede principale del Comando l'abitazione di Giuseppe Barone Lumaga, fratello di uno dei sottufficiali, sita in via dell'Arco di Travertino.

Al Gruppo si aggregarono nel febbraio 1944 due patrioti, indicati coi nomi di Trussi e Fassi. La cura spirituale del personale fu assunta da Monsignor Desiderio Nobel, che coll'esempio e colla parola lo incitò all'azione, finché — attivamente ricercato dalle S.S. —

dovette abbandonare la zona e rifugiarsi in un istituto religioso. Un civile, il signor Umberto Cicerchia, fu il fiduciario per il rifornimento di viveri.

Il Fantin e il Barone Lumaga ebbero, ai primi di novembre, in casa dell'amm. Parona una riunione, alla quale erano presenti anche l'amm. Ferreri, il comandante Comel e il cap. Mastrolilli: nella riunione furono fissate le direttive per il potenziamento del gruppo e per le sue mansioni.

Prima di essere scoperto nel febbraio 1944, il gruppo poté il 4 novembre appropriarsi di moschetti e di munizioni nella zona di Cinecittà, a metà dicembre tagliare la linea telefonica tedesca Roma-Cassino e spargere di chiodi a tre punte un tratto di 5 km sulla via Appia, disattivare il 15 gennaio mine poste sotto il ponte ferroviario di Torpignattara e rifornirsi di armi portatili e di munizioni il 20 e il 23 gennaio in zona Acquasanta e a sud del Forte Ardeatino, uccidere una spia tedesca la notte del 17 febbraio.

Il 22 febbraio 1944 venivano arrestati i sottufficiali Barone Lumaga e Freni, il marinaio Sandro Angeli e i due patrioti Trussi e Fassi. Subirono — specie il primo — lunghi interrogatori coi barbari metodi delle tristi prigioni di via Tasso: ma nessuno parlò.

La zona dell'Arco di Travertino rimase piantonata dai Tedeschi per circa un mese, per impedire ogni ripresa di attività.

Frequentemente il gruppo fu visitato dal comandante Comel, che ai primi di febbraio — a richiesta del Barone — aveva incaricato di aver cura del gruppo il cap. corv. Franco Micali e i sottotenenti di vasc. Gaspare Castagna e Aldo Macchiavelli.

b) *Gruppo Petrucci*. Arrivò alla forza di 61 uomini, dei quali 44 operanti in armi. Dislocato sulla via Appia, poté essere fornito di automezzi per rapidi spostamenti.

Riuscì a rastrellare in varie riprese un notevole quantitativo di armi e di munizioni, che nascose in vari luoghi — pronte all'uso — tra cui anche il cimitero del Verano.

Nell'imminenza della liberazione di Roma stabilì il collegamento tra il Comando del Fronte Clandestino della città e la Sezione provinciale dell'alimentazione per assicurare la custodia dei depositi di viveri al momento del trapasso. Inoltre il 4 giugno disarmò alcuni militari tedeschi, occupò l'edificio del Ministero della Marina, nelle vicinanze del quale alle 22.30 sostenne un'azione di fuoco con retroguardie tedesche, nella quale fu ferito il secondo

capo Elio Paccara. Subito dopo trasportò nel Ministero armi leggere e munizioni recuperate dalla Direzione di artiglieria.

c) *Gruppo La Gioiosa*. Fu costituito da 28 uomini e operò, avendo la sua base nel Quartiere Trionfale e verso la via Aurelia.

Anch'esso riuscì ad accumulare una notevole quantità di armi e di munizioni.

La sera del 4 giugno occupò, come previsto, la caserma della Marina, dopo aver nella mattinata catturati e internati alcuni soldati della repubblica sociale.

Durante la notte tra il 4 e il 5 giugno sostenne tre scontri: il primo presso il Ponte Milvio con una pattuglia di 5 soldati tedeschi; il secondo presso il Ponte Risorgimento, in collaborazione con 10 militari americani e un sottotenente della Finanza, contro 10 tedeschi montati su tre autocarri, uccidendone tre, ferendone due e facendo prigionieri gli altri cinque; il terzo in Piazza Bainsizza contro 2 tedeschi che lasciarono nelle mani del gruppo una camionetta su cui si trovavano.

Infine, il mattino del 5 giugno, catturò 15 soldati germanici in località Madonna del Riposo (via Aurelia) e — in concorso con elementi del gruppo Petrucci — disarmò 40 militari della polizia fascista.

d) *I casi particolari del cap. comm. Giovanni Makaus e del cap. corv. Luigi Vivaldi.*

Meritano un cenno le vicende di questi due ufficiali, che — contratisi per caso a Chiusi il 2 dicembre 1943 — finirono insieme, prima nel carcere di via Tasso e subito dopo nel 3° braccio di Regina Coeli, sorvegliati da gendarmi tedeschi, dove rimasero ben 104 giorni.

Il cap. Makaus si trovava l'8 settembre a Pola presso la Scuola Sommergibili, quale capo del servizio amministrativo. Partito col l'*Eridania*, ne seguì le sorti fino all'arrivo a Venezia (V. paragrafo 22-d), dove riuscì a sottrarsi alla cattura da parte dei Tedeschi nascondendosi in un armadio della cambusa e calandosi travestito da gondoliere in un « topo » che aveva portato sul piroscalo un carico di verdura la sera del 20 settembre.

Portatosi a Firenze, dopo essersi procurato documenti d'identità falsi, il 2 dicembre, partì in treno per Roma con l'intenzione di passare le linee insieme con due giovani renitenti alla chiamata del-

la leva fascista (Mario Bucci Casari e Piero Borgogna), latore di un messaggio per gli Alleati da parte del marchese de' Medici, capo di una banda di patrioti del Grossetano.

Il treno si arrestò a Chiusi e qui il Makaus incontrò il comandante Vivaldi, che gli fissò l'appuntamento per un incontro a Roma, dove entrambi erano diretti (1).

Senonché, mentre il comandante Vivaldi poté raggiungere Roma con un mezzo di fortuna, il cap. Makaus e i suoi due compagni con altro mezzo di fortuna finirono nella zona di Avezzano. Di qui, dopo mille peripezie riuscirono a raggiungere Pisterzo (frazione di Prossedi in provincia di Littoria, ora Latina) alloggiando in una fattoria di proprietà della famiglia Bucci Casari. Da qui, constatata la impossibilità di proseguire per il sud via mare, i tre si recarono a Roma per cercare qualche aiuto finanziario.

A Roma il 22 dicembre Makaus s'incontrò col comandante Vivaldi, il 23 tornò coi due compagni a Pisterzo e quivi li raggiunse Vivaldi il 26. Makaus, che aveva eseguito una ricognizione lungo il litorale fra il promontorio del Circeo e Sabaudia, la ripeté col comandante Vivaldi il 27 dicembre e fu stabilito di tentare la partenza per Ponza (18 miglia di mare) la notte successiva con una imbarcazione acquistata da un pescatore: ma questi, all'ultimo momento, non consegnò la barca e restituì il danaro per timore di rappresaglie dei Tedeschi.

Fallita così la realizzazione del progetto, i due ufficiali tentarono l'impresa lungo la costa tra il Circeo e Terracina con l'appoggio dell'ingegnere Queirolo (cap di compl. dell'Esercito) comandante della banda di patrioti del Circeo.

Makaus e Vivaldi furono arrestati da una ronda della Gestapo nell'albergo dove stavano pernottando e rimasero tre giorni in camera di sicurezza a Littoria facendosi credere borsari neri. Infine furono rilasciati l'11 gennaio con fogli di via obbligatori: Vivaldi per Bologna e Makaus per Fiume.

Naturalmente, appena liberi, ritornarono nella zona del Circeo e la sera del 12 furono ospitati dall'agricoltore Semenzin, della banda del Queirolo, il quale aveva messo a loro disposizione come

(1) Il capitano di corvetta Vivaldi l'8 settembre 1943 si era trovato a Bologna in licenza per la morte della madre, concessagli dal Comando del *Montecuccoli*, sul quale era imbarcato come direttore di tiro. Dopo essersi recato a Cattolica, cercando invano un mezzo marittimo per portarsi al sud, raggiunse Roma: fu durante questo viaggio che si incontrò a Chiusi con Makaus.

guida di fiducia un sottotenente degli arditi, patriota. Quest'ultimo viceversa li tradì e li fece arrestare, indicando Vivaldi e Makaus ai Tedeschi come ufficiali di marina in procinto di evadere e Queirolo come capo della banda partigiana.

Messi su un camion tedesco, furono portati a Roma in via Tasso e subito a Regina Coeli, come si è accennato all'inizio di questo comma.

Il 26 aprile, dopo un interrogatorio, sotto l'incalzare degli avvenimenti poco favorevoli ai Tedeschi, furono rilasciati.

Vivaldi e Makaus si misero in contatto col Fronte Clandestino di Roma presso il quale Makaus svolse proficua attività; Vivaldi si presentò nella caserma della Marina il mattino del 5 giugno offrendo la sua collaborazione al cap. freg. Ghiglieri che la comandava; Makaus raggiunse il palazzo del Ministero della Marina la sera del 4 giugno e il mattino dopo la caserma.

58° IL GRUPPO ANTISABOTAGGIO DI SANTA ROSA.

Ecco come sorse e operò questo gruppo, secondo la relazione dell'amm. Ferreri.

« Il Centro r.t. di Santa Rosa, che per lungo tempo aveva ospitata la sede di campagna di Supermarina, era troppo noto ai Comandi germanici per i suoi perfetti e grandiosi impianti in caverna. Esso aveva perciò costituito uno degli obiettivi immediati dei Tedeschi, che l'occupavano sin dal mattino del 10 settembre 1943 [V. paragrafo 18-a].

« Il lungo periodo di occupazione nazista lasciava prevedere che fossero state prese misure per asportare il materiale più prezioso e per distruggere gli impianti al momento della ritirata.

« Allo scopo di tutelare e salvare i rilevanti interessi della Marina e di evitare eventuali distruzioni di vasta portata, sin dal dicembre 1943 il comandante Comel di Socebran prese l'iniziativa di realizzare un'azione antisabotaggio in quella sede: a tale iniziativa diedi subito la mia approvazione.

« Le prime notizie sulla situazione di Santa Rosa furono raccolte inviando sul posto due informatori (volontario civile Turi Basile e tenente furiere Mario Riboulet), i quali entrarono in contatto con alcuni militari della Marina, già destinati in quella sede, che dopo l'8 settembre avevano trovato rifugio presso alcune famiglie di contadini a La Storta [piccolo sobborgo di Roma sulla via che

condurre a Santa Rosa]. Questi erano il tenente elettricista Leone Giannoni, il capo carpentiere Alfredo Zizzari, il sergente elettricista Egisto Bianchi e il marinaio Domenico Borgosano. Tutti si misero a immediata disposizione del Fronte di Resistenza della Marina.

« Come primo provvedimento, fu deciso di far entrare questo personale al servizio dei Tedeschi che lavoravano agli impianti di Santa Rosa. Le iniziali diffidenze dei Germanici furono superate dal ten. Giannoni, che riuscì a far assumere in primo tempo Bianchi e successivamente Zizzari e Borgosano.

« In breve detto personale riuscì a cattivarsi la fiducia dei nazisti e fu in grado di fornire le prime precise informazioni. Da esse risultò che gli impianti più preziosi erano stati asportati, che il lavoro di rapina continuava ed infine che la galleria e gli impianti erano stati minati con numerose mine.

« Si rese indispensabile l'opera di un tecnico, che fu scelto nella persona del cap. Armi Navali Giuseppe La Marca, il quale — per i suoi sentimenti, lo spirito d'iniziativa e l'esperienza — dava i migliori affidamenti di riuscita.

« Egli tentava a sua volta di venire assunto come operaio dai Tedeschi: non vi riuscì, ma otteneva soltanto di farsi presentare ad essi come fratello del Bianchi.

« In tale veste si spostava nella zona e poteva eseguire nascostamente vari sopralluoghi, che gli consentivano di rendersi conto della situazione »....

Il La Marca riferì verso la metà di gennaio al comandante Comel i risultati delle sue constatazioni.

« Il piano di antisabotaggio si presentava estremamente arduo e difficile, per la natura pericolosa di esso e per la continua sorveglianza esercitata dai Tedeschi: cionondimeno fu deciso di passare immediatamente all'azione.

« Il sergente Bianchi riusciva ad asportare il dispositivo d'innescò di una delle mine poste sotto la galleria; esso fu consegnato al cap. La Marca che, portatolo con sé a Roma, poté studiarlo e disegnarlo nei minimi particolari.

« Contemporaneamente venivano sottratti i disegni dei circuiti elettrici, che furono trovati nelle cabine dell'alta tensione e dietro i quadri di distribuzione dell'energia. Anche tali disegni furono consegnati al cap. La Marca, il quale poté finalmente sottoporre al comandante Comel un completo piano di antisabotaggio [segue la descrizione del piano].

« Discusse e approvate le modalità di dettaglio del piano, il cap. La Marca ebbe ordine di trasmettere istruzioni precise al personale dipendente.

« Questo si mise immediatamente all'opera e con un lavoro metodico e costante, svolto furtivamente e in condizioni pericolosissime, riuscì a portare a termine le operazioni previste nel periodo di circa un mese.

« Le mine della galleria furono tutte disattivate: quelle più piccole asportate o cambiate di posto, i circuiti elettrici furono interrotti in 160 punti in maniera non visibile e molti conduttori asportati...

« Quando la galleria fu spogliata di quasi tutto ciò che conteneva, venne utilizzata dai Tedeschi quale deposito di munizioni, carburanti e viveri, mentre gli edifici esterni di Santa Rosa e l'area circostante furono sfruttati per ospitare un parco-officina per riparazione di automezzi, carri armati e artiglierie.

« Nella seconda metà di maggio si venne a sapere che, nell'eseguire una verifica del campo minato, i Tedeschi si erano accorti di essere stati giocati. Allo scopo di evitare rappresaglie il personale venne ritirato; nella zona restò il solo ten. Giannoni, allo scopo di sorvegliare le mosse dei Tedeschi ».

La liberazione di Roma sopravvenne prima che i Germanici riuscissero a riattivare i dispositivi di esplosione, come constatò il cap. La Marca il mattino del 6 giugno 1944 quando arrivò a Santa Rosa al comando di un reparto del F.C.R.M.

Se fosse avvenuta l'esplosione a Santa Rosa, un'immane catastrofe per un largo raggio si sarebbe prodotta per l'enorme quantità di esplosivo accumulato nella galleria.

Il personale del Gruppo Antisabotaggio fu tutto decorato al valore: al cap. La Marca fu concessa la medaglia d'oro.

59° IL SERVIZIO INFORMAZIONI CLANDESTINO (S.I.C.).

L'amm. Maugeri, poco dopo la proclamazione dell'armistizio, si preoccupò di riunire intorno a sé alcuni ufficiali ex dipendenti del S.I.S. (cap. freg. Carlo Resio, cap. comm. Mario Vespa e ten. comm. Guido De Finetti) per dare aiuto e assistenza al personale che — avendo prestato la sua opera ai suoi ordini — era stato costretto a darsi alla macchia, dopo aver distrutto gli archivi del S.I.S.;

poco dopo ebbe l'idea di riprendere l'attività-informativa a vantaggio del Governo legittimo e degli Alleati.

In breve il gruppo del S.I.C. arrivò alla consistenza di 30 persone (20 ufficiali, 7 sottufficiali, 3 militari del C.R.E.M.), in parte già appartenenti al S.I.S. e in parte nuovi adepti. A questo gruppo diedero via via la loro collaborazione 6 ufficiali dell'Esercito e 28 civili, tra i quali 12 donne quasi tutte legate da vincoli di parentela con ufficiali e sottufficiali del S.I.C.

Nei primi giorni di novembre 1943 l'ammiraglio riuscì a prendere contatto col col. Cordero di Montezemolo e con l'organizzazione informativa in Roma della 5^a Armata americana. Contemporaneamente egli informava l'amm. Ferreri della sua iniziativa e gli chiedeva disposizioni.

Per meglio addivenire a proficue intese colle Autorità dell'Italia libera furono inviati oltre le linee — aggirandole via mare con un mezzo navale alleato — due ufficiali (il cap. freg. Luigi Filiassi e il ten. vasc. Aldo Cippico), che si presentarono al Ministro de Courten. Non fu possibile stabilire un collegamento permanente con lui, per difficoltà varie non facilmente sormontabili, ma la missione fu assai utile.

Fu possibile istituire centri informativi anche oltre le linee, e precisamente in Liguria (ten. vasc. Augusto Migliorini), in Lombardia (cap. freg. Giovanni Dessy), in Toscana (cap. freg. Roberto Servadio Cortesi e cap. corv. Pier Luigi Tavanti), in Svizzera (magg. a.n. Carlo Ferrari).

Il S.I.C. riuscì a compiere un prezioso lavoro informativo, trasmettendo al Sud, per mezzo di radio clandestine, le notizie raccolte dai suoi agenti e dal F.C.R.M.

Gli uomini e le donne del S.I.C. attivamente ricercati dai nazifascisti, dovettero ricorrere a mille stratagemmi per non interrompere la loro attività: ben 12 volte l'amm. Maugeri fu costretto a cambiare la sede centrale dell'organizzazione.

Il momento di maggior pericolo, con conseguente crisi funzionale, si ebbe il 18 febbraio 1944, quando la Gestapo arrestò i genitori e la moglie del secondo capo Giuseppe Libotte, una cugina del cap. Vespa, la sorella del cap. freg. Carlo Tucci, il Comm. Giovanni Vaccari e il comandante Ezio Bonfanti della Società Italia di navigazione. Incarcerati in via Tasso e sottoposti a torturanti interrogatori si comportarono eroicamente: in special modo ricordiamo i familiari del Libotte, trattenuti per 28 giorni, la signora Tucci per 56 giorni e la cugina di Vespa per 106 giorni.

Altri componenti o collaboratori del S.I.C. furono catturati, vanamente interrogati e poi rilasciati. Il solo che fu barbaramente passato per le armi fu il magg. a.n. Alfeo Brandimarte, fucilato il 3 giugno 1944 presso La Storta: fatale destino, ch  subito dopo Roma era del tutto liberata. Egli, prima ancora di entrare nell'organizzazione del S.I.C., aveva da solo costruita e sistemata una radio clandestina colla quale trasmetteva notizie raccolte con gravissimo rischio al Comando della 5^a Armata. Instancabile, impavido e ottimo tecnico fu uno dei principali collaboratori dell'amm. Maugeri: fu per suo merito se questi pot  collegarsi col Ministro de Courten e se riusc  a dotare di stazioni r.t. i centri informativi stabiliti fuori Roma. Alla memoria del magg. Brandimarte fu decretata la medaglia d'oro al valore.

Dopo il magg. Brandimarte, che suggell  col sacrificio della vita la sua dedizione alla Patria, l'amm. Maugeri mette in primo piano — tra i collaboratori — il cap. freg. Giulio Sandrelli che « ancora convalescente di una grave operazione si pose ai suoi ordini; egli ha svolto il suo compito di vicecapo reparto informazioni in maniera eccezionale; attivissimo, equilibrato, tenace, impavido e sereno anche nei giorni e nelle ore di maggiore pericolo...; il suo esempio   stato potente sprone a tutti i dipendenti ».

CAPITOLO XI.

PATRIOTI DELLA MARINA NELL'ITALIA OCCUPATA

In alcuni paragrafi del capitolo VII si è avuto occasione di descrivere gli aiuti dati ai patrioti attraverso le missioni speciali e la partecipazione ad attività connesse con quelle dei patrioti di uomini del reparto N.P.: questi uomini, tuttavia, erano militari regolarmente inquadrati nella Marina Militare, così come lo furono i combattenti della difesa di Lero, meritatamente ma impropriamente insigniti della qualifica di patrioti.

Qui di seguito saranno invece ricordati, ripartiti per regioni, coloro che maggiormente si distinsero come volontari nella lotta di liberazione e che ebbero, naturalmente, a guerra finita, decorazioni al valor militare. Non è possibile ricordare tutti, perché si è trattato di migliaia di « marinai » di ogni grado (V. paragrafo 56).

60° IN PIEMONTE.

Nella zona di Alessandria-Valenza uno dei principali protagonisti durante gli eventi che vi si svolsero nella fase finale della lotta per la liberazione fu il contramm. Massimo Girosi.

All'armistizio egli era il capo del Reparto Operazioni di Supermarina. Era diventato Capo Gabinetto dell'amm. Ferreri, quando questi aveva assunto la carica di Commissario per la Marina, ed era rimasto al suo posto di lavoro fino al 30 settembre 1943 (cioè finché l'amm. Ferreri non lasciò la carica) nonostante le sue condizioni di salute assai precarie. Lo stesso 30 settembre era stato ricoverato nell'ospedale ausiliario della Marina « Cesare Battisti », dal quale fu dimesso il 19 gennaio 1944 (in seguito a chiusura dell'ospedale) con sei mesi di licenza di convalescenza. Sospettato e sorvegliato, per essersi recisamente rifiutato di assumere importanti incarichi della marina di Salò e per aver rifiutato ogni richiesta di adesione quando era ancora in ospedale, era andato ramingando tra Roma, la Li-

guria, il Piemonte e la Lombardia, cercando anche di poter raggiungere l'Italia libera via mare, non essendo in condizioni fisiche di affrontare un lungo rischioso viaggio via terra per attraversare le linee.

A metà novembre 1944 si era stabilito ad Acqui, dove nella notte del 12 marzo 1945 era stato arrestato dalle S.S. italiane e trasferito nel penitenziario di Alessandria, dal quale il 20 aprile era riuscito a farsi ricoverare nell'ospedale della città per il generoso intervento del direttore dell'ospedale, prof. Manai. La stanza, a lui assegnata in comune con altri patrioti sospettati, era piantonata da militi fascisti di sentinella. L'arresto era stato determinato dalla sua attività di patriota clandestino, svolta durante le sue peregrinazioni e specialmente in Lombardia (V. paragrafo 62).

In ospedale, il 24 aprile era riuscito (colla connivenza di una sentinella) a sfuggire ad immediata fucilazione da parte di militi delle S.S. italiane, che si erano presentati per ucciderlo insieme con gli altri detenuti politici ricoverati con lui, nascondendosi nel sotterraneo dell'ospedale. Ripreso immediato contatto col C.P.L.N. (Comitato Provinciale Liberazione Nazionale), che risiedeva presso l'ospedale stesso, gli fu affidato il comando militare della Piazza di Alessandria.

Ed ecco come si svolsero gli avvenimenti, secondo la relazione dell'amm. Giosi:

« La situazione militare si presentava piuttosto difficile per le considerazioni che seguono e principalmente per la posizione geografica di Alessandria, che è sempre stata punto focale quando nelle zone ligure e piemontese si è combattuto:

a) presenza in Alessandria di un forte presidio tedesco, al comando di un colonnello, riunito tutto in pochi edifici della città, con trinceramenti, sbarramenti e molte armi automatiche pesanti e leggere;

b) transito di tutte le truppe italiane e tedesche e di formazioni politiche (brigate nere) in ritirata dalla Liguria e dirigentisi attraverso Alessandria al ponte di Valenza sul Po per attraversare il fiume. Si trattava di tutta la Divisione « San Marco » [omonima del valoroso reggimento della Marina regolare], di almeno una Divisione e mezza tedesca, oltre a qualche centinaio di uomini delle brigate nere e della « X Mas » [usurpatrice del nome della gloriosa formazione dei mezzi d'assalto]. Di massima, per accordi locali intercorsi nelle varie zone di attraversamento, queste truppe giungevano indisturbate o quasi nella zona di Alessandria;

c) presenza al Forte Bormida di un notevole deposito di esplosivo, presidiato dai Tedeschi, che avevano l'ordine di farlo saltare. Se ciò fosse avvenuto, buona parte di Alessandria coi suoi abitanti sarebbe stata distrutta.

« Per contro, le forze di cui immediatamente si poteva disporre si concretavano in circa 800 uomini S.A.P. [Servizio Ausiliario Patrioti], pieni di spirito e di ardore combattivo, ma non sufficientemente armati per affrontare in aperto combattimento formazioni militari potentemente armate e ben inquadrare, come erano quelle in transito. Brigate partigiane risultavano in arrivo, ma non si avevano notizie precise mancando totalmente ogni mezzo di comunicazione, che non fosse quello di qualche staffetta.

« Come fattore positivo, era da contare sull'appoggio incondizionato della quasi totalità della popolazione....

« D'accordo col C.P.L.N., dall'apprezzamento della situazione si posero a base dell'azione politico-militare le seguenti direttive:

a) evitare, nei limiti del possibile, ogni distruzione della città e dei suoi principali servizi e industrie;

b) ottenere la resa delle forze nemiche e la liberazione della città e della zona prima dell'arrivo delle truppe alleate;

c) ridurre al minimo le perdite di vite umane fra i gloriosi reparti partigiani, ricorrendo solo se strettamente indispensabile all'azione armata di forza;

d) temporeggiare alquanto per permettere l'afflusso delle formazioni partigiane, o per lo meno per potersi rendere conto esatto della loro consistenza e dislocazione;

e) presa di contatto col servizio di collegamento cogli Alleati, per eventuale appoggio aereo;

f) evitare che le forze in movimento potessero passare il Po e gravitare su altre zone, dove presumibilmente si sarebbe combattuto.

« In base a tali direttive politico-militari si adottarono i seguenti provvedimenti:

1 - Mobilitazione immediata di tutte le formazioni S.A.P. ed occupazione delle opere d'interesse pubblico. Questa mobilitazione avveniva in modo rapido e perfetto, per merito del sig. Berardinelli, comandante delle S.A.P. Così, già nella notte del 26 e nella notte successiva risultarono saldamente presidiate le centrali elettriche, il gas, l'acquedotto, nonché gli importanti magazzini militari che furono tutti salvati con materiali del valore di parecchie decine di milioni.

2 - Ordine a tutti gli operai, impiegati e dirigenti di salvare, con ogni mezzo, le loro industrie.

3 - Occupazione dei posti di blocco tenuti dai Tedeschi, il che avvenne con brevi scaramucce, ma felicemente.

4 - Severissime disposizioni per il mantenimento dell'ordine pubblico, onde evitare saccheggi e rapine.

5 - Far saltare il ponte di Valenza sul Po, per evitare che le truppe in ritirata potessero passare in Val Padana. Questa brillante operazione fu portata a compimento nella notte del 27 da un esiguo gruppo di guastatori patrioti.

« Intanto cominciava la fuga ingloriosa di tutti i poteri pubblici del pseudo governo repubblicano in Alessandria e la conseguente occupazione militare partigiana degli edifici pubblici.

« Perveniva frattanto, tramite un sacerdote, la richiesta al C.P.L.N. da parte del colonnello Becker, comandante tedesco della Piazza di Alessandria, di un colloquio. Il Comitato decideva di aderire e delegava per le trattative il suo membro dott. Fadda ed il sottoscritto. La prima presa di contatto avvenne in luogo neutrale, cioè nella sacrestia del Duomo. Da parte tedesca era chiara l'intenzione di guadagnare tempo per aspettare l'arrivo degli Alleati, non volendo i Tedeschi arrendersi alle forze italiane di liberazione. Da parte nostra, allo scopo di far affluire rinforzi, era conveniente egualmente guadagnare un po' di tempo. Fu quindi conclusa una specie di tregua di 24 ore, durante le quali ci si impegnava a vicenda di non compiere atti d'ostilità, s'imponeva ai Tedeschi di restare nel loro recinto e si segnavano gli itinerari che le truppe tedesche in transito dovevano effettuare. Tale percorso era limitato alla circonvallazione esterna... Queste condizioni erano state accettate...

« Approfittando della tregua, si procedeva meglio all'occupazione dei punti strategici e degli obiettivi da salvaguardare. Tramite il comandante delle S.A.P., si concludeva la resa dei Tedeschi che presidiavano il Forte Bormida, eliminando così questo grave pericolo per la città. Giungeva intanto ad Alessandria il sig. Giuseppe Longo, che assumeva la presidenza del C.P.L.N. Messo rapidamente al corrente delle trattative svolte, le approvava pienamente. Si erano presi frattanto anche contatti con membri italiani di collegamento coll'aviazione alleata e si decideva di evitare, almeno fino a nuovo ordine, qualunque bombardamento della città, già tanto provata, ma di procedere a mitragliamento e a spezzonamento sulle strade obbligate percorse dalle truppe nemiche in movimento.

«Cominciano intanto ad affluire verso Alessandria le prime Brigate partigiane, tra cui la 181^a Garibaldina e formazioni «Mauri» al comando di «Mimmo» (Cigliano). Nel complesso, si stimava di poter rapidamente disporre di circa 2000 uomini, numero invero esiguo rispetto alle forze avversarie.

«Il 27 si riprendono le trattative. Vi intervengono per la parte italiana il presidente Longo, il dott. Fadda e il sottoscritto, nonché i comandanti partigiani "Aldo" (Pochettini) e "Mimmo" (Cigliano). Da parte avversaria, il colonnello Becker già detto, il generale Hildenbrandt del Corpo d'Armata tedesco "Lombardia", il generale Farina comandante della Divisione "San Marco" ed il maggiore Maiella. Il generale tedesco è chiaramente ubriaco [si era voluto stordire, perché poche ore prima aveva saputo della morte di suo figlio sul fronte russo], tanto che a un certo punto il colonnello Becker si sente in dovere di fare le scuse. La tattica avversaria è sempre dilatoria, con lo scopo di aspettare l'arrivo degli Alleati.

«Le truppe partigiane sono impazienti e piene di ardore combattivo. L'atmosfera della città e dei paesi vicini è ardente. Si vivono momenti che richiamano alla mente i racconti uditi o letti da fanciulli sull'epopea del Risorgimento. Cittadini, donne, ragazzi, senza distinzioni di classi sociali, con nastri e coccarde ed armati di quelle poche armi di cui erano riusciti ad impadronirsi, sono tutti pronti alla battaglia, e se necessario all'estremo sacrificio della loro vita e della loro città, per ottenere finalmente il diritto di sentirsi e di essere liberi.

«Le trattative si trascinano tutto il 27 e vengono riprese la mattina del 28. Esse assumono carattere drammatico e sono molte volte sul punto di spezzarsi. Il presidente Longo, accorto diplomatico, intima agli avversari l'ultimatum definitivo: resa o attacco! Il generale Hildenbrandt comunica che ha puntato le sue batterie su Alessandria. Gli si risponde che, anche se la città sarà distrutta, essi soccomberanno all'attacco e pagheranno il fio delle ulteriori distruzioni che provocheranno. Le truppe partigiane sono ormai attestate e pronte all'attacco. Un autocarro tedesco che tenta di entrare in città è fermato dal fuoco partigiano con morti e feriti, ed i rimanenti occupanti sono fatti prigionieri. Il presidente del C.P.L.N. e lo scrivente lasciano la cattedrale di Alessandria, accordando dieci minuti di tempo al generale tedesco per decidere.

«Alle ore 14.59 il generale Hildenbrandt comunica che è disposto a firmare la resa, e l'atto formale viene steso in prefettura, dove intanto si era trasferito il Comitato di Liberazione.

« Viene firmato dal presidente Longo e dal sottoscritto, per la parte italiana, e dal generale Hildenbrandt per i reparti tedeschi e repubblicani da lui dipendenti (Divisione "San Marco").

« Il momento è veramente solenne... La città di Alessandria, con tutti i suoi servizi e gli stabilimenti industriali, è salva per virtù degli Italiani. Il C.P.L.N. ne dà subito avviso al popolo festante, e dispone nel contempo che l'on. Silvio Pivano (designato prefetto di Alessandria) ed il sottoscritto si rechino immediatamente a Valenza per trattare la resa delle truppe tedesche colà affluite.

« Partiamo subito e giungiamo a Valenza all'imbrunire. Vi troviamo molti reparti della "San Marco" col loro comandante, generale Farina. Poco dopo l'arrivo, mentre c'incamminiamo verso la sede del Militarkommandantur (nel palazzo della Scuola Media e di Avviamento Professionale), nonostante la nostra veste di parlamentari e benché la Divisione "San Marco" si fosse già arresa nel pomeriggio, alcuni faziosi scalmanati di questa Unità cercano d'impugnare le armi profferendo minacce. L'esigua scorta partigiana che abbiamo e l'intervento di alcuni loro ufficiali più responsabili ristabiliscono la situazione. Le trattative, cui prendono parte il generale tedesco di Corpo d'Armata Jahn e il predetto generale Farina, procedono per le lunghe, secondo la solita tattica dilatoria del nemico, e la discussione si protrae animatamente sino al mattino del 29 aprile. Si perviene finalmente ad un accordo, per cui tutte le forze nazifasciste in continuo afflusso dalla Liguria dovranno essere bloccate, nel punto in cui si trovano, da una apposita Commissione mista d'armistizio.

« Nella tarda mattinata dello stesso giorno, riprendiamo le laboriose trattative per la stipulazione di un atto definitivo di resa senza condizioni. Troncando gli indugi, l'on. Pivano pone l'ultimatum: "Resa o attacco"; verso le ore 14 del 29 aprile la resa è alla fine accettata e firmata. I documenti originali sono consegnati al C.P.L.N. Regolarmente avviene il disarmo di tutti i reparti nemici ed il loro successivo avviamento nei luoghi di concentramento. La sera del 29 arrivano le prime esigue avanguardie alleate, che trovano tutta la zona libera e i reparti nemici disarmati ».

Altro Ufficiale, che è particolarmente da segnalare, è il ten. vasc. Umberto Paventi (ora cap. vasc. in servizio).

L'8 settembre 1943 egli era l'ufficiale in 2^a del Smg *Argo*, che si trovava a Monfalcone immobilizzato per grandi riparazioni, ed era distaccato a Pola presso la Scuola Sommergebilisti. Il mattino

dell'8 era partito per Monfalcone, per ritirare il suo corredo che aveva lasciato sul sommergibile. Presentatosi a bordo il mattino del 9, era partito per Venezia sul Smg *Nautilo* (V. paragrafo 22-a e 22-c) ed era riuscito ad evitare di essere catturato, raggiungendo ai primi di ottobre Vigliano d'Asti, paese di residenza della sua famiglia.

Con lui sul *Nautilo* erano anche stati fatti partire gli uomini dell'*Argo*, che — giunto a Venezia — egli si era preoccupato di far disperdere distribuendo il denaro di cassa dell'*Argo*, di cui disponeva.

Secondo un documento della « Commissione regionale piemontese per l'accertamento delle qualifiche partigiane » egli — dopo aver preso i primi contatti col C.L.N. di Torino, e aver assunto il pseudonimo di « Argo » in ricordo del suo sommergibile — si meritò i seguenti incarichi:

— Comandante di Valle in Val Sangone, dal 15 febbraio al 1° agosto 1944;

— Commissario di guerra nel « 2° Langhe », dal 1° agosto al 1° ottobre 1944;

— Capo di S.M. della Divisione « Campana - Giustizia e Libertà », dal 13 marzo all'8 giugno 1945.

La sua attività non potrebbe essere meglio riassunta di quanto lo sia stata nel seguente rapporto informativo, redatto dal comandante la Divisione « Campana », Guido Usseglio:

« Il tenente di vascello e sommergibilista Umberto Paventi ha un passato militare e guerresco tale da giustificare facilmente i vari e difficili compiti, che io gli ho affidato successivamente dall'inizio della lotta partigiana a tutt'oggi.

« Presentatosi a me ai primi di ottobre 1943, dopo essere sfuggito miracolosamente ai nazisti, egli si è posto immediatamente a disposizione della lotta partigiana dedicandosi, sino al febbraio 1944, alla vita clandestina di complotto in città [Torino]. Venne a tale epoca inviato dalle Autorità partigiane nel centro di Val Sangone col difficile compito di raggruppare e coordinare l'azione di tutti i piccoli nuclei partigiani, colà esistenti, sotto un unico Comando di formazione e di valle. Questo difficile compito è stato brillantemente espletato dal ten. vasc. Umberto Paventi e l'unità è stata mantenuta nonostante le puntate nemiche ed il grande rastrellamento del maggio 1944. Durante un'azione militare nemica, il comandante Paventi venne ferito e dovette quindi, terminato il rastrellamento, raggiungere un ospedale cittadino e poi riparare in pianura per ul-

timare clandestinamente la guarigione. Ripreso contatto con la mia formazione, ebbe ad espletare una larga attività organizzativa quando, dalle sedi valligiane, si dovette raggiungere la pianura per ivi svernare, preparando la trasformazione della formazione da Brigata in Divisione. Dopo aver preso parte all'azione finale su Torino, il comandante Paventi è stato prezioso collaboratore per tutte le operazioni di congedo della formazione.

« Nella sua missione, di volta in volta delicata e difficile, il comandante Paventi ha dimostrato: basi e costume morale ineccepibili; forte autodisciplina che si traduce in un'attitudine ferma, decisa e ragionatamente severa di comando; acquisizione facile di prestigio sugli uomini; iniziativa nelle imprese militari e volontà di attuarle; spirito organizzativo; riflessione, pacatezza e decisione nel pericolo; sapiente prudenza nell'impiego degli uomini e assoluta noncuranza di ogni rischio per rimanere a capo di essi... ».

Nella provincia di Cuneo si distinsero i due cap. freg. Giandomenico Bruno e Alberto Villa, legati anche da vincoli di parentela essendo cognati, oltre al ten. comm. Piero Balbo e al tenente di porto Bernardo Bruno.

I due ufficiali superiori erano all'armistizio destinati entrambi a Supermarina. Il cap. freg. Bruno si trovava però a Cortona (Arezzo) in breve permesso per motivi di famiglia.

Da Cortona egli riuscì a tornare a Roma alla fine di settembre, per orientarsi sulla situazione, ed ebbe dall'amm. Giartosio il consiglio di rientrare a Cortona. Qui, durante l'inverno, si dedicò — dopo aver invano cercato di costituire una banda di patrioti — alla assistenza di un gruppo di 450 persone evacuate in miserrime condizioni dai Tedeschi da Cassino, Formia e Gaeta, aiutato validamente dal tenente medico della Marina Gaetano De Judicibus.

Il 18 maggio 1944 riuscì a trasferirsi a Savigliano (Cuneo), dove prese contatto con organizzazioni di patrioti tramite l'ammiraglio di squadra Alberto Marengo di Moriondo, che era allora clandestino a Torino e che poi dal giugno 1944 si mise agli ordini, come semplice gregario, del magg. Mauri di cui diremo tra breve.

Il cap. freg. Villa invece rimase a Roma fino al 28 settembre, assegnato dal 13 settembre all'Ufficio Marina Mercantile del Ministero per ordine dell'amm. Ferreri. Successivamente, anch'egli, per suggerimento dell'amm. Giartosio, si allontanò raggiungendo la famiglia a Savigliano il 20 ottobre 1943. Qui restò clandestino, senza poter svolgere alcuna attività, finché alla fine di maggio 1944 ad

una intimazione del Comando di Torino della pseudo-marina repubblicana rifiutò per iscritto di aderire e prese contatto con gli elementi del C.V.L. di Savigliano, tra i quali — naturalmente — il cognato e parigrado (più anziano di lui) Giandomenico Bruno.

Questi, dopo aver rifiutato l'adesione alla repubblica sociale contemporaneamente a Villa, si mise in relazione col magg. Mauri (il cui vero nome era Enrico Martini), che comandava allora la formazione autonoma militare, denominata 2^a Divisione delle Langhe (vasta zona collinosa fra la Bormida e il Tanaro), e fu incaricato di costituire un organo operativo di concentrazione dei militari sparsi nella zona, senza tuttavia potervi riuscire. Sia detto, per inciso, che la formazione Mauri finì per diventare un raggruppamento di Divisioni militari patriote.

Contemporaneamente ai tentativi di costituzione di questa centrale operativa nella zona di Cuneo con vero e proprio carattere militare, Bruno assumeva il comando del distaccamento di Savigliano della 103^a Brigata Garibaldi « Nannetti », alla dipendenza della 1^a Divisione « Garibaldi - Cuneo ». Il distaccamento sotto il suo impulso aumentò d'importanza e il cap. freg. Bruno nel settembre 1944 venne nominato vice-comandante della Brigata « Nannetti »; nel dicembre gli fu affidato il comando della Brigata « E. Carando » di nuova costituzione: egli lo esercitò col nome di battaglia di « Tom » alla dipendenza dell'11^a Divisione « Garibaldi - Cuneo ».

La Brigata, sotto la sua guida, si distinse in sabotaggi ai trasporti nemici, nel disarmo della 40^a brigata nera di sede a Savigliano, nella ricerca di armi e in numerosi combattimenti con morti e feriti da ambo le parti.

Tra i suoi diretti collaboratori egli ebbe, sia durante il comando del distaccamento di Savigliano sia durante quello della Brigata Carando, il cap. freg. Villa (pseudonimo « Max ») con la carica di ufficiale superiore addetto (con funzioni assimilabili a quelle di capo di stato maggiore).

Nella sua relazione, il cap. freg. Bruno, ricordando la collaborazione del Villa e di altri suoi due dipendenti e compagni di lotta (maggiore dell'Esercito Giulio Barberis, vice-comandante della Brigata, e cap. di cav. Dino Morelli di Popolo) scrisse:

« Il loro lavoro appassionato ed entusiasta fu superiore ad ogni elogio. Nella fase cospirativa del lavoro di pianura gli incidenti furono molti: alcuni dei nostri uomini vennero catturati e fucilati. Io stesso, dopo essere stato rastrellato una prima volta dai Tedeschi,

fui arrestato successivamente dalle brigate nere, della « Monterosa » (Divisione repubblicana) ed ancora dai Tedeschi. La più lunga delle mie permanenze in carcere fu di 19 giorni.

« Nella fase insurrezionale, la Brigata Carando aveva il compito della liberazione di Savigliano, compito che assolse egregiamente in duri scontri contro le forze nere della provincia e contro la 34^a Divisione tedesca in ritirata. La percentuale di morti della Brigata fa fede dello spirito di sacrificio molto elevato da cui erano animati i patrioti, e tanto più se si tien conto che il nostro armamento era limitatissimo specie in armi automatiche, anche perché non fu mai effettuato nessun lancio a nostra intenzione (1). Le nostre armi provenivano da pazientissime ricerche e da materiali strappati dal nemico.

« Finalmente all'alba del 30 aprile Savigliano poteva essere liberata e la nostra attività si trasformava subito in compiti presidiari e di ordine pubblico; soltanto una settimana dopo i primi nuclei alleati assumevano da noi i poteri militari nella zona. Raccolti, bestiame, impianti industriali, stabili civili, pressoché intatti. Ebbe inizio subito la smobilitazione delle forze partigiane ».

Anche il cap. freg. Villa subì un breve periodo d'incarcerazione nell'aprile 1945, venendo rilasciato in seguito al precipitare degli avvenimenti. Liberata Savigliano, mentre il Bruno assumeva la responsabilità dell'ordine pubblico e dei compiti presidiari in seno al locale C.L.N. (come da lui accennato nella relazione ora riportata), al Villa fu affidata la carica di comandante la Piazza di Savigliano, carica che resse fino alla fine, cioè sino al 15 maggio 1945.

Il ten. comm. Piero Balbo, catturato dai Tedeschi a Pola l'11 settembre 1943 insieme con altri ufficiali della Scuola del C.R.E.M., riuscì subito a fuggire e a raggiungere — dopo essere rimasto una settimana nascosto a Pola - Cossano Belbo (40 km, in linea d'aria, a levante di Savigliano, in provincia di Cuneo) dove risiedeva la sua famiglia e dove egli arrivò il 22 settembre.

Colla cooperazione del cugino Adriano Balbo che già aveva raccolto armi automatiche e moschetti, organizzò subito il primo gruppo di patrioti della Valle Belbo portandolo nel dicembre 1943 alla consistenza di 200 armati. Con questo gruppo sostenne nello stesso

(1) Il capitano di fregata Bruno si riferisce al fatto di non avere mai ricevuto nessuno di quei rifornimenti di armi e di munizioni paracadutate, che gli Alleati lanciavano in varie zone dell'Italia occupata.

mele di dicembre il primo vittorioso scontro con forze tedesche a Loazzolo di Vesime (3 km, in linea d'aria, a levante di Cossano, provincia di Asti). Fino alla fine di febbraio 1944, il gruppo sosteneva altri due scontri ed aveva al suo attivo il disarmo di 11 caserme di carabinieri.

Il 5 e il 6 marzo 1944, avendo i Tedeschi occupato con ingenti forze dotate di mezzi corazzati, la Valle Belbo e avendo essi distrutto gli immobili urbani e rurali di proprietà della famiglia Balbo per rappresaglia contro il valoroso ten. comm. Piero Balbo, egli spostò il suo gruppo — che nel frattempo era diventato più numeroso e più agguerrito — verso Mombarcaro nelle Langhe.

Qui il gruppo continuò a rimanere autonomo sino alla fine di aprile 1944, quando il ten. Balbo si mise in contatto col magg. Mauri, rimanendo poscia alla sua dipendenza per tutto il resto della guerra, dapprima come comandante di Brigata, poi di Divisione (2ª Divisione « Langhe ») e da ultimo di Gruppo di Divisioni.

In quest'ultima formazione, l'Unità comandata da Balbo comprendeva:

— la 1ª Divisione « Giovanni Balbo » (nella zona Valle Belbo e Tanaro), comandata dal guardiamarina Ercole Varese;

— la 2ª Divisione « Fumagalli » (nella zona delle Valli Bormida, Spigno e Uzzone fino a Savona), comandata dal sottotenente vasc. Bacchetta;

— la 3ª Divisione « Rocca d'Arazzo » (nella zona Rocca d'Arazzo - Montegrosso - Grana - Casorzo, tutte località dell'Astigiano), comandata dal tenente dell'Aeronautica Luigi Novello.

Si trattava in totale di 3300 uomini.

Tre missioni alleate (due inglesi e una polacca) seguivano l'attività del Gruppo, coordinandola con quella del fronte principale e procurando rifornimenti di armi, che pervennero in 9 riprese per mezzo di lanci dall'aria. Utile fu al Balbo anche il collegamento che poté stabilire col ten. vasc. Augusto Migliorini che agiva in Liguria, nella zona di Savona (V. paragrafo successivo).

La 1ª Divisione aveva preso il nome di « Giovanni Balbo », in memoria del padre del ten. Balbo che col nome di battaglia « Pinin » aveva voluto arruolarsi agli ordini del figlio. Il valoroso e vigoroso genitore, già ferito gravemente nel novembre 1944 in un combattimento a Canelli (a sud di Asti), appena guarito era ritornato in linea lasciando la vita il 24 febbraio 1945 in un ennesimo combattimento a Valdivilla (frazione di Santo Stefano Belbo, poco a nord di Cossano Belbo).

Il Gruppo si distinse in numerosi fatti d'arme e contribuì efficacemente alla liberazione della vasta zona di sua giurisdizione.

Va infine ricordato che le formazioni successivamente comandate dal Balbo, dal gruppo iniziale di 200 uomini fino al Gruppo di Divisioni, ebbero struttura e carattere prettamente militare senza nessuna sfumatura politica e che il Balbo vestì sempre l'uniforme della Marina. Il nome di battaglia, assegnatogli dal magg. Mauri, fu quello di « Poli ».

Il tenente di porto Bernardo Bruno si trovava alla data dell'armistizio a Cuneo, in famiglia, in attesa di destinazione. Occupata la città il 10 settembre da S.S. tedesche, si portò subito sui monti dove iniziò senz'altro l'attività di patriota — col pseudonimo di « Dino » — proseguendola ininterrottamente fino al 26 giugno 1945, data di fine della smobilitazione della formazione di cui faceva parte. Cercò di mantenere contatti con quanti, appartenenti alla Marina, combattevano nel Basso Piemonte come patrioti, tra cui specialmente col cap. freg. Bruno e col ten. comm. Balbo.

Nei 21 mesi di continua lotta ebbe i seguenti successivi incarichi, di crescente importanza: partecipazione all'organizzazione del « Gruppo Damiani » e del « Gruppo bande armate » di Val Maira, e poi ufficiale di quest'ultimo Gruppo (dall'11 settembre 1943 al 10 aprile 1944); comandante della 4^a Banda « Castellar » (dall'11 aprile al 20 giugno 1944) e vice-comandante della Val Maira (dal 21 giugno 1944 al 20 febbraio 1945); comandante interinale della 2^a Divisione alpina « Giustizia e Libertà » (dal 3 gennaio al 27 febbraio 1945); capo di stato maggiore della stessa Divisione (comprendente le Brigate di Val Maira, di Val Varaita e di Saluzzo, con una forza totale di circa 1300 uomini) dalla fine di febbraio 1945 sino alla smobilitazione dei patrioti.

Ebbe occasione di dare assistenza e protezione e di avviare verso luoghi sicuri numerosi militari di varie nazionalità (inglesi, americani, francesi, russi, polacchi, austriaci) evasi dai campi di concentramento tedeschi.

Si distinse per coraggio e per capacità di comando in tredici operazioni belliche di grande importanza contro i nazifascisti.

Disdegnò di rispondere ad appelli e a bandi nazifascisti, anche quando minacciavano la pena di morte. « In particolare — scrive egli — durante il mese di ottobre 1943 rifiutai categoricamente l'invito di aderire ad un costituendo Comando militare del Piemonte e della Liguria, rivoltomi da un gruppo di ufficiali superiori del di-

sciolto R. Esercito, con promesse di immediata promozione e di favolosi emolumenti e indennità ».

Altro ufficiale, che va ricordato, è il cap. freg. Giuseppe Gregorio, il quale — dopo aver autoaffodato a Genova il suo Ct *Corazziere*, che era in grandi lavori, ed aver provveduto a liquidare e ad assistere il suo personale — raggiunse la sua casa a Mondovì. Qui si mise a contatto col Fronte di resistenza clandestina e col C.L.N., finché dal marzo 1944 in poi lavorò alla dipendenza del colonnello degli alpini Augusto Reteuna, che era il comandante della IV zona provinciale militare alleata in Cuneo. Svolse così tra gravi rischi — che portarono anche alla sua incarcerazione per alcuni giorni nel dicembre 1944, su denuncia di un traditore — compiti di organizzazione di gruppi armati operanti in Mondovì e di raccolta di rifornimenti da inviare ai patrioti operanti nelle zone montane limitrofe. Tentò anche d'inserire in una guardia civica, formata dalle autorità repubblicane di Mondovì, sicuri elementi patrioti per poter dominare la situazione al momento dell'insurrezione e della liberazione.

61° IN LIGURIA.

Ricordiamo per primo il capitano del C.R.E.M. dei servizi nautici Renato Mazzolani, decorato di medaglia d'oro alla memoria.

All'armistizio egli era aiutante maggiore nella caserma del Muggiano, dove era alloggiato il personale di navi in allestimento a La Spezia.

Dopo occupata la caserma da reparti tedeschi, raggiunse la sua abitazione e si diede subito a costituire il fronte clandestino della Marina di La Spezia, raccogliendo intorno a sé ufficiali, sottufficiali e marinai.

Egli divenne ben presto membro del C.L.N. di La Spezia e comandante del Gruppo S.A.P. « Giustizia e Libertà » della zona spezzina.

Il 20 dicembre 1944 fu arrestato da un reparto delle brigate nere e rinchiuso nelle carceri di Migliarina. Fu sottoposto a torture, che gli riaprirono ferite riportate sull'incrociatore *Pola* durante l'operazione conclusasi con la sorpresa di Capo Matapan, per estorcergli confessioni sull'organizzazione di cui era membro attivo e sui nomi dei suoi componenti. Il 20 febbraio 1945, dopo due mesi di stoica

sopportazione, temendo di non poter più a lungo resistere, si uccise impiccandosi nella cella dov'era segregato.

La sua volontaria morte fu considerata — dato il nobilissimo motivo che lo indusse a togliersi la vita — come atto di eroismo compiuto in tempo di guerra.

E parliamo ora del ten. vasc. Augusto Migliorini.

Egli era l'8 settembre 1943 capo dell'Ufficio Operazioni del Comando Marina di Genova. Il 9 settembre l'amm. Pinna lo lasciò libero, ed egli si recò a Finale Ligure (Savona) dove aveva la famiglia.

Si mise subito in contatto cogli esponenti del movimento di liberazione della Liguria e si diede a organizzare sabotaggi e a costituire bande armate; per aver maggiore libertà di movimento e allontanare da sé ogni sospetto, si presentò nel febbraio 1944 al Comando Marina di Savona, dove sottoscrisse la promessa di giurare fedeltà alla repubblica sociale nel caso di richiamo sotto le armi, ben guardandosi poi dall'ottemperare ai doveri derivanti dall'atto da lui firmato.

Nel marzo 1944 assunse la direzione del S.I.C. per la Liguria, su designazione dell'amm. Maugeri che gli diede le istruzioni del caso per mezzo di due ufficiali del S.I.C., il ten. vasc. Luigi Toma-suolo e il cap. g.n. Dario Paglia, erano approdati dopo l'otto settembre 1943 al S.I.S. (Servizio Informazioni Segrete) clandestino della Marina con un passato bellico particolarmente movimentato.

Il primo, ricuperato in mare da un C.T. inglese dopo l'affondamento dell'Unità sulla quale era imbarcato come 3° Direttore del Tiro, era evaso dal campo di concentramento in Egitto e dopo oltre 6 mesi di mirabolanti avventure in Egitto, Palestina e Siria era rientrato in Italia in tempo utile per fornire informazioni di grande interesse per il forzamento del Porto di Alessandria (azione del Smg. Scirè).

Il secondo era stato imbarcato dall'inizio della guerra in poi, sui Sommergibili come Capo Servizio G.N. ed aveva partecipato prima in Mediterraneo e poi in Atlantico a numerose missioni di guerra guadagnandosi sei decorazioni al Valor Militare.

Dopo l'Armistizio erano ambedue confluiti a Roma ed entrati in contatto con l'Amm. Maugeri, (Capo del S.I.S. clandestino) ed avevano efficacemente collaborato, lavorando sempre in coppia, alla creazione di una rete informativa in territorio occupato.

Poiché il S.I.S. riteneva necessario il poter disporre di un centro informativo in Liguria, in zona non lontana del confine francese, il T.V. Tomasuolo ed il Cap. G.N. Paglia si portarono a Finale Ligure alla ricerca del T.V. Migliorini. La scelta era caduta su tale Ufficiale, sia per il suo brillante passato di guerra, sia perché da informazioni precedentemente raccolte a Genova era risultato essere persona pronta ad accettare un incarico di certa importanza che comportava però seri rischi.

In effetti il controspionaggio tedesco - repubblicano era molto attivo e teneva gli occhi bene aperti in Liguria: tanto è vero che nonostante l'assoluta segretezza con la quale gli incontri Tomasuolo/Paglia con Migliorini erano avvenuti, dopo qualche settimana della sua nuova attività il T.V. Migliorini fu arrestato dalle SS italiane, che dopo un minaccioso trattamento lo rilasciarono non potendo raccogliere prove a suo carico.

Organizzò, in base alle direttive ricevute, una rete d'informati le cui sezioni avevano a capo un ufficiale o un sottufficiale vivente clandestino in Liguria: nella sua relazione, il Migliorini cita il cap. vasc. Giovanni Marabotto, il cap. corv. Silvio Cavo (già comandante della Tp *Ardito* - V. paragrafo 12-a), il ten. vasc. Iginio Fetta, il cap. d.m. Natale Bossolino, il sottotenente di porto Francesco Cartia, il 2° capo segnalatore Briano e il sergente carpentiere Percivalli.

Una stazione radio, che gli era stata promessa per la rapida trasmissione delle informazioni, non gli poté mai pervenire. Perciò la trasmissione doveva avvenire — non potendosi affidare alla corrispondenza — per mezzo degli stessi informazioni, che dovevano spostarsi e recare le notizie di persona. In generale essi dovevano recarsi a Milano, dove avevano avuto ordine di comunicarle al quar-

tier generale del C.V.L. (gen. Cadorna): lo stesso Migliorini andò cinque o sei volte a Milano.

Data la lentezza e la difficoltà dei collegamenti con Milano, la maggior parte delle notizie perdeva il pregio della tempestività, e Migliorini pensò allora di dedicarsi principalmente, con intendimenti apolitici, all'attività delle bande di patrioti.

Nell'agosto 1944 entrò in contatto col magg. Mauri, che lo nominò suo rappresentante in Liguria con facoltà di trattare tutte le questioni militari e politiche.

Egli svolse la sua nuova attività tra difficoltà e rischi di ogni specie. Fu tre volte arrestato in località delle Alpi Liguri: la prima volta dalle brigate nere, ma riuscì a fuggire; la seconda volta dai Tedeschi, ma presentando documenti d'identità falsi poté farsi rilasciare; la terza volta, messo dai Tedeschi contro un lampione per essere fucilato, fu salvato da un provvidenziale intervento di un reparto di patrioti.

Intanto, nell'agosto 1944, debitamente autorizzato dal maggiore Mauri, aveva preso contatti col gen. Farina comandante della Divisione « San Marco » (di cui si è già parlato). Ecco come il ten. vasc. Migliorini parla di questi contatti:

« Il gen. Farina mi ha offerto di entrare nella "San Marco" con qualunque grado desiderassi. Ho proposto a lui di passare con tutta la Divisione alla lotta di liberazione.

« Nonostante che il generale conoscesse esattamente la mia posizione (gli ho mostrato i documenti che mi autorizzavano a trattare con lui), si è sempre comportato con me molto bene e ammetto che debbo a lui la vita. Tra l'altro, prelevato una volta dalla controbanda "San Marco" di Calice Ligure (Savona), dovevo essere eliminato e me la sono cavata solo per il suo tempestivo intervento.

« Pur contrario al fascismo, il gen. Farina giustificava l'adesione alla repubblica sociale col fatto che riteneva suo dovere di soldato di combattere coi Tedeschi sino alla fine in una lotta pur senza scampo...

« Ho stretto ancora più i rapporti col gen. Farina, quando alla fine del 1944 sono entrato a far parte della Missione militare britannica per la zona di ponente della Liguria. Avevo anzi combinato un colloquio tra il Capo della Missione cap. Bell e il gen. Farina, nonostante lo stretto controllo tedesco sul generale; ma il cap. Bell venne purtroppo catturato in un rastrellamento.

« Qualche mese prima della fine portai al generale a nome degli Alleati le condizioni a cui doveva sottostare. Accettate tali condizioni, ho avuto da lui tramite il col. Rossi (capo di S.M. del gene-

rale Farina) piani di fortificazioni, di minamenti, di dislocazioni di truppe, ecc. Gli ho fatto sciogliere la controbanda di Calice (che era una raccolta di delinquenti). Gli ho proibito di procedere a fucilazioni e ho fatto liberare centinaia di patrioti presi anche con le armi. Il risultato più importante è stato che le opere minate [pronte per essere fatte saltare] esistenti nella zona della Divisione "San Marco" sono rimaste quasi intatte... ».

La Missione inglese, alla dipendenza della quale Migliorini era passato alla fine del 1944, era composta di un ufficiale e due radiotelegrafisti inglesi, di un ufficiale e un sottufficiale americani, di quattro ufficiali italiani dei quali Migliorini era il più anziano. Catturato il cap. Bell, diventò capo della Missione il magg. Johnston.

Compiti di Migliorini agli ordini della Missione: coordinare e intensificare i servizi d'informazione, effettuare i collegamenti tra i membri della missione, eseguire sabotaggi, attuare il collegamento col C.L.N. di Savona, in seno al quale Migliorini rappresentava la Missione.

Il 12 marzo 1945, di ritorno da un colloquio col magg. Johnston, Migliorini cadde per la quinta volta in mano ai Tedeschi insieme con un altro componente della Missione, il sig. Piero Mauro di Mondovì. Egli riuscì ancora una volta a fuggire, mentre il Mauro fu miracolosamente salvato da un collaboratore della Missione, dal Migliorini indicato col nome di G.N. Galasso di Finalmarina.

Il giorno prima della liberazione la Missione, riuniti i suoi membri che generalmente lavoravano in punti differenti, si trasferì a Savona per meglio controllare politicamente e militarmente la seconda zona ligure (quella di ponente) in attesa dell'arrivo delle forze alleate.

Tra i propri diretti collaboratori Migliorini ricorda in modo particolare il ten. Cartia, che fu a lungo in prigione, rischiò di essere fucilato e dopo liberato riprese la sua attività. Ricorda infine che tra i propri collaboratori ebbe 5 fucilati e 1 ragazza condannata a 24 anni di carcere. La Missione alleata ebbe un prigioniero e tre feriti.

62° IN LOMBARDIA.

In questa regione il personale della Marina svolse principalmente attività informativa, collegandosi col S.I.C.

Protagonisti principali di quest'attività furono il col. a.n. Giuseppe Rizzani e il cap. freg. Giovanni Dessy, nonché il ten. col. del

g.n. Luigi Pavia. Parlando di loro avremo occasione di citare altri patrioti della Marina.

Il comandante Dessy era all'armistizio sul *Gorizia* in grandi riparazioni nell'arsenale di La Spezia e aveva anche la responsabilità del *Bolzano*, pure in riparazione.

Nelle prime ventiquattr'ore della situazione armistiziale riuscì a mantenere ordine e disciplina a bordo finché la sera del 9 settembre — dietro ordine del Comando del Dipartimento — inviò a gruppi di 100 bene inquadrati gli uomini da lui dipendenti alla caserma di San Bartolomeo, dove furono poi lasciati liberi.

Il 10 settembre, dopo aver fatto un'ultima visita alle due navi ormai deserte e in preda a saccheggio da parte dei Tedeschi e di gente del luogo, lasciò La Spezia con l'autorizzazione dell'ammiraglio Maraghini e raggiunse — non senza difficoltà — la famiglia in Piemonte, portando con sé la bandiera del *Gorizia*.

Trasferitosi a Milano, in cerca di occupazione, fu assunto nel gennaio 1944 dal col. a.n. Giuseppe Rizzani nell'Ufficio U.R.I. (Ufficio Rappresentanze Industriali) da lui fondato, sia per vivere, sia per poter nello stesso tempo raccogliere e trasmettere al S.I.C. informazioni sull'attività produttiva in regime nazifascista.

Scrivendo il col. Rizzani: « Con animo generoso ed entusiastico, Dessy, appena io ritenni di potergli parlare della vera attività dell'Ufficio, si assunse spontaneamente le iniziative più ardite, anche per coprire la mia persona sulla quale si addensavano già troppi sospetti, specialmente da parte delle autorità repubblicane ».

L'opera svolta dal cap. freg. Dessy è così descritta nella relazione annessa alla proposta per la concessione della medaglia d'argento al valor militare:

« A Milano, poco dopo il suo arrivo, iniziò un'attiva organizzazione per creare una rete informativa che rese ottimi servizi nel campo politico, militare e industriale.

« Preso contatto col Centro S.I.S. di Berna e col Servizio O.S.S. (Operational Secret Service) di Lugano, fece capo a questi due Servizi per sostenere i gruppi di partigiani, coi quali era già in rapporti ».

Detto poi della sua assunzione presso l'U.R.I., la relazione prosegue:

« Nel settembre 1944, dato che il capo dell'U.R.I. venne sottoposto a stretta sorveglianza perché sospettato dai nazifascisti [e sciolse l'U.R.I.], il comandante Dessy assunse di persona [per incarico del col. Rizzani] la direzione del S.I.C. in Alta Italia, assicurando

così la continuità e il funzionamento di tale importantissimo servizio [mentre Rizzani continuò a fare il semplice informatore e a dare appoggio agli ufficiali ed agli agenti che trafficavano con la Svizzera].

« Verso la fine del 1944, preso contatto con elementi del S.I.C. di Roma svolse un'efficacissima opera [nelle zone di Arona, di Milano, della Valtellina] tra i vari gruppi di partigiani appartenenti alle Brigate "Volante Azzurra", "Fiamme Verdi" e "Rocco" e ad alcune formazioni partigiane della Valsassina, che rifornì di carte topografiche, di denaro e materiale bellico.

« Per meglio svolgere il suo compito informativo entrò con notevole rischio in relazione anche con personalità fasciste e naziste [tra le quali il comandante Thun delle S.S. tedesche], da cui ottenne preziose informazioni politiche, industriali e militari, inducendo alcune di queste personalità alla collaborazione.

« Diresse in gran parte le operazioni per la liberazione di Como, facilitando l'arrivo delle truppe americane della 5ª Armata in tutta la zona, la più importante della Lombardia perché ivi affluivano gli alti gerarchi fascisti e le brigate nere in ripiegamento verso il confine. Trattò anche la resa di grossi reparti tedeschi e italiani, ed ebbe mandato dal Comitato Liberazione Nazionale di Como per trattare la resa di Mussolini, assumendo nel C.L.N. una notevole popolarità utile alla Marina ».

E' interessante ricordare, a questo proposito, che Dessy non poté portare a buon fine le trattative per la resa di Mussolini, perché affiancato a tale scopo al « colonnello Valerio », questi lo arrestò cacciandolo in un carcere per alcune ore, nonostante le credenziali del C.L.N. e del Console americano di Lugano di cui Dessy era provvisto.

Tra gli appartenenti alla Marina Militare che ebbero a collaborare con l'U.R.I. o col comandante Dessy, ne ricordiamo alcuni fra quelli di cui abbiamo trovato notizie nella documentazione e che più hanno avuto occasione di agire:

L'ammiraglio in pensione Giulio Zino, vivente a Milano. Di lui scrisse nella sua relazione l'amm. Girosi, parlando dei suoi tanti spostamenti a Milano: « A Milano mi è riuscito di entrare in contatto con elementi del fronte di resistenza per merito esclusivo dell'amm. Zino, che mi ha anche sempre ospitato. Quanto di buono e di nobile ha fatto quest'ammiraglio, la cui bontà è tradizionale e nota a tutti in Marina, non è facile dire. Acceso elemento antifascista e

antitedesco, amante della Marina e dei suoi uomini, ha aiutato tutti quelli che a lui si rivolgevano: la sua casa era il centro di tutti i perseguitati del fronte di resistenza. Con lui e coi contatti che egli aveva era stato organizzato il concentramento di tutto il personale di marina non aderente della zona, per la fase insurrezionale. Naturalmente la sua attività si svolgeva attraverso notevoli difficoltà ed era strettamente vigilato. Fondi da lui raccolti erano stati versati ai Comitati di resistenza, così come anche aiuti materiali. Tutti naturalmente eravamo molto vigilati, e ad uno ad uno molti amici venivano imprigionati dai fascisti o dai Tedeschi... Per richiesta dell'amm. Zino raccoglievo tutte le possibili notizie militari, che poi dovevano essere comunicate al comandante Dessy per la trasmissione... L'11 marzo 1945 ebbi in Acqui da un informatore la notizia che l'amm. Zino e molti dei comuni amici erano stati arrestati ».

La non lontana liberazione evitò che contro l'amm. Zino e i suoi amici i nazifascisti facessero in tempo a procedere coi loro tribunali di guerra. L'amm. Zino, per il suo lodevole comportamento è stato — a guerra finita — considerato come in servizio attivo durante tutto il periodo compreso tra il 1° ottobre 1943 e la fine del conflitto.

Il ten. col. del g.n. Luigi Pavia, capo di un gruppo di patrioti-informatori da lui organizzato; il cap. freg. Luigi Donini, che, impiegato come avventizio presso l'Istituto Nazionale delle Assicurazioni, collaborava insieme col cap. freg. Peppino Manca e col cap. corv. Mario Carlotti al servizio informativo dell'organizzazione « Nemo »; il cap. corv. Silvio Montani, che entrato in contatto tramite Dessy col C.L.N. di Brescia insieme col sottoten. vasc. c. Luigi Guidi, inviavano materiali ai patrioti prelevandoli da varie industrie con documenti di viaggio falsificati; il sottoten. vasc. Bruno Ragazzi e il sottoten. del g.n. Emilio Cambiaggi, che collaborano con Dessy, con Pavia e col magg. a.n. Angiolino Ferrari (stretto collaboratore di Rizzani nell'U.R.I.) per raccogliere informazioni e che impiantarono in una villetta alla periferia di Milano una radio clandestina per comunicare con Berna (dov'era un Centro del S.I.S., con a capo il cap. vasc. Alfonso Galleani), valendosi dell'opera del sottoten. r.t. del C.R.E.M. Giuseppe Cannito; il sottotenente vasc. Pietro Baragiola che, dopo aver organizzato una cellula aziendale del C.L.N. nell'arsenale di La Spezia con finalità sabotatrici, prese contatto con Dessy, lavorò per l'O.S.S., sfuggì all'arresto da parte dei Tedeschi alla fine di gennaio 1945 riparando in Sviz-

zera, rientrò in Italia alla metà di marzo e lavorò alla dipendenza di Dessy fino alla liberazione di Milano.

Altri patrioti della Marina che possiamo ricordare, tutti collegati coll'U.R.I. o coll'O.S.S. o col S.I.C., sono il ten. vasc. r. Fernando Pollastrello, il ten. vasc. Ernesto Balbo Bertone di Sambuy, il col. a.n. Amleto Ciaccia, il cap. corv. Antonio Chirri, il radiotelegrafista Maitan.

63° NEL VENETO.

Tra tutti i patrioti della Marina che combatterono nel Veneto, due devono essere in modo particolare ricordati: il cap. freg. Jerzy Sas Kulczycki e il cap. freg. Gianroberto Burgos.

Il primo fu senza dubbio il più cospicuo patriota marinaio, che dal Veneto allargò la sua attività a tutta l'Italia settentrionale; il secondo svolse la sua attività nelle Alpi Carniche.

Sas Kulczycki, già valoroso combattente in mare — due volte decorato — dall'inizio delle ostilità fino all'8 settembre 1943, fu sorpreso dall'armistizio a bordo della Nb *Cavour* in grandi lavori nei cantieri di Trieste.

Dopo aver provveduto, d'accordo col Comando Marina di Trieste alle sorti del suo equipaggio (V. paragrafo 22 - c), lasciò Trieste con alcuni compagni d'armi portandosi dapprima a Sacile e poi sui monti. Quivi si dette a organizzare i primi nuclei di patrioti. I rastrellamenti dei Tedeschi lo costrinsero ad un'accorta schermaglia; dovette assai spesso spostarsi a Treviso, poi nell'ottobre a Montebelluna, il 20 novembre 1943 a Venezia, sempre intento a creare la organizzazione militare volontaria del Veneto. Il 22 dicembre 1943, per l'arresto dei suoi collaboratori, fu costretto a interrompere bruscamente la sua opera animatrice spostandosi a Milano, ormai attivamente ricercato e colpito da una taglia di mezzo milione di lire, successivamente elevata a un milione (oggi circa 40 milioni).

Stando a Milano, veniva nominato con messaggio trasmesso dalla stazione r.t. di Bari, unico rappresentante del Comando Supremo alleato e italiano per l'organizzazione militare dei patrioti nell'Italia occupata.

Ebbe rapporti coi principali esponenti dei vari movimenti, tra i quali il prof. Ferruccio Parri, e astenendosi dall'affiancarsi ai gruppi politici creò il Corpo Volontari Armati Italiani (V.A.I.) da lui concepito e voluto come un unico blocco di tutte le forze patriottiche.

che a carattere esclusivamente militare e quindi apolitico. Per la sua attività e per il grande prestigio raggiunto, il Comando Supremo lo nominò Capo di Stato Maggiore del V.A.I.

Creò le Delegazioni del Veneto, dell'Emilia, del Piemonte e della Liguria, quali emanazioni dell'organizzazione centrale in Lombardia. I componenti del V.A.I. svolsero in queste regioni ampio servizio informativo per le Armate alleate, diedero vita a reparti armati provvedendoli di munizioni e di viveri, svolsero attiva guerriglia, eseguirono atti di sabotaggio contro sedi di Comandi, stabilimenti militari e colonne germaniche in movimento.

Ai primi di marzo 1944 il V.A.I. aveva già una forza organizzata di circa 9000 uomini armati.

Il comandante Sas Kulczycki fu anche animatore di una fiancheggiante organizzazione civile, inserita nel V.A.I. in base ad un articolo del suo statuto (approvato a Genova all'inizio del 1944), che prevedeva l'impiego di tutti gli aderenti all'opera di ricostruzione civile della Nazione a guerra finita.

Nel marzo 1944 s'intensificarono a Genova gli arresti dei suoi collaboratori. Gli accresciuti pericoli non lo disarmarono, ma anzi lo spinsero a intensificare la sua attività, sostituendo prontamente gli arrestati con altri volontari, dirigendo numerose riunioni in differenti punti della città, preparando il piano di sabotaggio della città e dei suoi impianti ferroviari; ai primi di giugno 1944 le formazioni da lui riorganizzate dovevano esser pronte ad entrare in azione.

Il 31 marzo una nuova retata compiuta dalle S.S. germaniche arrestava a Genova altri suoi vicini collaboratori, mentre cadevano in mani tedesche anche i maggiori esponenti del V.A.I. milanese. Il 15 aprile 1944 era arrestato a Genova egli stesso. L'opera da lui intrapresa non rimase interrotta. Sorse infatti, dopo il suo arresto, il Corpo Volontari della Liberazione (o Libertà) alla cui testa il Comando Supremo mise nel novembre 1944 il gen. Raffaele Cadorna, che già aveva in precedenza con lui collaborato quando era stato nominato nel giugno 1944 consulente militare in seno al C.L.N.A.I. (V. paragrafo 54 - Anno 1944).

Subito tradotto nel carcere di San Vittore in Milano, mantenne durante la dura prigionia la sua fede nei destini della Patria, continuando con estrema abilità la sua opera di fervente patriota per la concorde unificazione di tutti gli Italiani. Trasportato a Fossoli (frazione di Carpi) insieme con molti compagni di lotta, il 14 luglio 1944 fu fucilato. Il suo contegno di fronte al plotone di esecuzione

fu giudicato sublime; alla Sua memoria fu decretata la medaglia d'oro.

Il cap. freg. Burgos si trovava all'armistizio in licenza di convalescenza a Mione di Ovaro, in Carnia: gli erano state estratte alcune schegge dalla gamba destra, penetrate in seguito a ferimento riportato in combattimento il 17 agosto 1942 quand'era comandante del Ct *Gioberti*. Dichiarato guarito verso la fine di agosto 1943, era in attesa di ricevere una destinazione di servizio.

Appresa dalla radio la notizia dell'armistizio ebbe subito l'idea di portarsi al Sud per raggiungere le navi: aveva progettato, insieme con altri, d'imbarcarsi ad Ancona su un mezzo di fortuna, ma non poté realizzare il suo progetto.

Rimasto perciò in Carnia, si fece assumere come vice-direttore da una ditta che si dedicava all'industria del legno, così da giustificare la sua presenza ad Ovaro.

Nel gennaio 1944 fece una breve puntata a Venezia per informarsi sulla situazione generale, di cui in Carnia arrivavano notizie frammentarie: saputo che, se si fosse presentato al Comando Marina repubblicano, sarebbe stato invitato ad aderire, ritornò ad Ovaro.

Intanto in Carnia si stavano costituendo le prime formazioni di patrioti che, riunite poi sotto un unico Comando, formarono una delle Brigate « Garibaldi ». Contemporaneamente, e cioè tra la fine di aprile e i primi di maggio 1944 si costituì il C.L.N. della Valle di Gorto, coi rappresentanti dei vari partiti: il comandante Burgos fu tra i promotori, entrando nel C.L.N. come rappresentante del partito liberale. Altri C.L.N. si formarono in altre Valli, finché nel luglio si fusero nel C.L.N. Carnico costituito dai capi dei C.L.N. delle varie Valli. Il C.L.N. rappresentava, come in ogni regione, l'autorità civile clandestina, mentre il Comando della « Garibaldi » era in Carnia l'autorità militare.

I presidi tedeschi sparsi nelle vallate esercitavano la loro prepotenza con rastrellamenti, con distruzioni di abitati, e con fucilazioni di persone. Per meglio fronteggiare la drammatica situazione sorse un'altra organizzazione di patrioti, che dalla forza iniziale di un battaglione arrivò a quella corrispondente a una Brigata e da ultimo a una Divisione, denominata « Osoppo-Carnia » con programma apolitico d'ispirazione « alpina », mentre la « Garibaldi » era nettamente comunista, come è noto. Gli aderenti alla « Osoppo » portavano come distintivo un fazzoletto verde (colore delle fiamme

degli Alpini), mentre quelli della « Garibaldi » portavano un fazzoletto rosso. Il comandante Burgos si mise subito a disposizione della « Osoppo », ma i suoi capi preferirono che egli continuasse la sua attività quale membro del C.L.N.

Nel settembre 1944 i Tedeschi eseguirono in Carnia un vasto rastrellamento, quale rappresaglia contro le formazioni dei patrioti; vi impiegarono due Divisioni di Cosacchi antibolscevichi e forti reparti di S.S., che poi restarono a presidiare la zona carnica. I patrioti furono costretti a disperdersi, assistiti con informazioni e con rifornimenti da Burgos, e il C.L.N. dovette temporaneamente sciogliersi.

Burgos, dandosi anch'egli alla macchia nelle montagne, ebbe dalla Brigata « Osoppo » l'incarico di organizzare nel fondo valle la così detta « Osoppo Territoriale », con l'incarico di reclutare elementi che fossero pronti ad impugnare le armi, appena queste fossero state loro fornite, e di rifornire la « Osoppo Operante » che agiva sulle montagne.

In primo tempo egli fu nominato Capo Valle della Val di Gorto (comandante di battaglione) e poi comandante di Brigata con giurisdizione territoriale su tutta la Carnia (sei Valli). Fattosi rilasciare dai Tedeschi e dai Cosacchi documenti di autorizzazione alla libera circolazione, quale capo ufficio interpreti dell'Azienda Carboni Italiani e vice direttore della ditta Industria del Legno, poté svolgere in relativa sicurezza il suo compito clandestino emanando le disposizioni del caso ai capi Valle sotto il pseudonimo di « Flavio » (mentre il comandante della Operante si denominava « Paolo »). Nell'aprile 1945, col suo tenace lavoro ben mascherato, era riuscito a inquadrare nella « Osoppo » (ormai costituente una solida formazione, risultante dalla fusione della Territoriale colla Operante, al comando del binomio Flavio-Paolo) alcune migliaia di uomini bene organizzati, pronti ad aggredire Tedeschi e Cosacchi per cacciarli oltre confine.

Intanto il comandante Burgos si era messo in relazione, fin dal luglio 1944, col maggiore americano Lloyd Smith, che con alcuni operatori r.t. era stato paracadutato in Carnia e comunicava informazioni con una radio impiantata nei dintorni di Ovaro. Burgos aveva poi perduto di vista il magg. Smith, quando il 16 dicembre 1944 lo vide giungere a Mione con altri 8 militari alleati, tra i quali il capitano inglese Prier: erano tutti laceri e affamati, avendo rammingato qua e là braccati dai Tedeschi. Con l'aiuto di Burgos e di un reparto della « Osoppo » riuscirono — dopo rivestiti, riposati e

rifocillati — a passare in Jugoslavia, donde raggiunsero l'Italia libera inviando per r.t. ringraziamenti e saluti ai loro salvatori.

Il 26 dicembre il comandante Burgos fu arrestato dai Cosacchi, i quali perquisirono e saccheggiarono la sua abitazione con rude comportamento verso i suoi familiari: dopo lunghi interrogatori fu inesplicabilmente rilasciato.

Nella fase finale della guerra «alcuni ufficiali georgiani [dei reparti cosacchi], vedendo che la Germania stava per essere sconfitta — scrisse il comandante Burgos — cercarono di salvare se stessi ed i loro uomini, passando dalla nostra parte. Dopo lunghe conversazioni ero riuscito non solo a convincerli che gli Alleati non li avrebbero consegnati all'Esercito rosso [avanzante attraverso l'Austria], ma che se fossero passati ai nostri ordini essi avrebbero potuto sperare di avere un trattamento di favore da parte degli Anglo-americani. Truppe georgiane, infatti, combatterono al nostro fianco, ed uno speciale rapporto sul loro comportamento è stato da noi consegnato al Comando inglese. Mentre stavo prendendo segretamente accordi col comandante del reparto georgiano, una spia andò a riferire alle S.S. che il comandante della «Osoppo» era nella zona e naturalmente fui fermato come persona sospetta, ma per fortuna riuscii a fuggire. Quando poi anche le S.S. si arresero, il loro comandante mi disse che aveva già deciso di sopprimermi essendo convinto che io ero la persona ricercata».

La notizia della firma dell'armistizio in Italia giunse in Carnia via radio il 2 maggio 1945. I comandanti «Flavio» e «Paolo» intimarono subito per iscritto la resa al comandante delle S.S. e all'Atamanno dei Cosacchi, ma il primo non volle riconoscere la validità dell'armistizio e il secondo affermò che avrebbe consegnato le armi soltanto agli Anglo-americani.

Questi intanto stavano avanzando, e il comandante Burgos dopo movimentate vicende (compresa una seconda detenzione di tre giorni, senza bere e mangiare, da parte delle S.S., mentre cercava di raggiungere le linee inglesi per dare informazioni sulla situazione in Carnia e suggerire le più opportune modalità di avanzata e di occupazione della regione) riuscì a tornare nella sede del Comando della «Osoppo», della quale era sempre uno dei capi, e a dirigere l'attacco dei suoi patrioti contro le retroguardie dei nemici tedeschi e cosacchi in fuga verso l'Austria.

Appena le avanguardie dell'8^a Armata entrarono a Tolmezzo, egli fu nominato ufficiale di collegamento fra i patrioti e il Comando inglese, e svolse utile opera per l'occupazione pacifica della Car-

nia e per l'assistenza alla popolazione stremata dalle privazioni e dalle angherie.

Grande ausilio dette nel Veneto alla condotta della guerriglia il sottocapo radiotelegrafista Dario Leli, giovane di grande capacità ed iniziativa. Paracadutato nel luglio 1944 in quella regione, riuscì a organizzare una vasta rete informativa a favore delle formazioni dei patrioti e a stabilire e mantenere i collegamenti colla stazione r.t. da lui messa in funzione.

64° IN EMILIA.

Uno degli ufficiali più attivi fu il ten. col. g.n. Gottardo Bottarelli, che l'8 settembre si trovava in licenza di convalescenza per malattia dovuta a cause di guerra in un albergo di Lama Mocogno (Modena), sulle pendici dell'Appennino modenese.

Egli prese immediatamente la decisione di lottare dietro le linee contro i nazifascisti, non potendo raggiungere le basi navali del Sud. Cominciò a raccogliere armi e munizioni occultate da militari di passaggio, aiutato dal sig. Giulio Gamberini figlio del proprietario dell'albergo in cui egli alloggiava.

Ritornato il 12 settembre a Rubiera (circa equidistante da Reggio Emilia e da Modena, sulla linea ferroviaria), sua residenza abituale, fu tra gli iniziatori del movimento antinazifascista tenendo in casa propria la prima riunione del costituendo C.L.N. locale, il 17 settembre 1943, e intensificando in collegamento coi C.L.N. di Reggio e di Modena la raccolta di armi e la propaganda per il reclutamento di patrioti.

Dopo una settimana di permanenza a Roma, sia per assumere notizie su una sperata prossima liberazione della Capitale sia per sfuggire alla vigilanza cui era stato subito sottoposto a Rubiera per l'atteggiamento apertamente antifascista da lui assunto dopo il 25 luglio, ritornò a Rubiera a metà ottobre 1943.

Dopo una nuova assenza in dicembre da Rubiera, trascorsa presso parenti a Chiavari per sottrarsi a certa cattura, vi ritornò ai primi di gennaio 1944 e vi riprese l'attività clandestina estendendola con capacità e noncuranza del rischio, nel marzo 1944, anche al servizio informazioni militari, per incarico ricevuto dal conte Carlo Calvi e dal col. a.n. Bruno Riva, attivi membri del C.L.N. di Reggio.

Desideroso d'impugnare le armi, tentò di raggiungere la Valle del Pellice, ma fu fermato a Pinerolo il 15 marzo da una squadra della legione « Muti » che si trovava in Piemonte per eseguirvi rastrellamenti. A stento riuscì a farsi rilasciare, e ritornò a Rubiera.

Col consenso del C.L.N. si recò a Milano, col secondo capo fu-riere S. Armando Ferrari (anch'egli membro del C.L.N.), per presentarsi ad una chiamata di quell'Ufficio tecnico della marina di Salò e firmare — se lo avesse ritenuto utile — l'atto di adesione al fine di ottenere maggiore libertà di azione clandestina. Egli e il secondo capo infatti firmarono, dopo molte esitazioni, e tornarono a Rubiera, dove non ottemperarono ad alcun bando di presentazione e di prestazione di giuramento.

Il Bottarelli assunse quindi il comando dei S.A.P. del settore e si diede a rifornire le formazioni di patrioti che operavano sulle montagne, sottraendo, con rischiose operazioni, il necessario ad enti nazifascisti. Precettato il 7 agosto dalla TODT (organizzazione tedesca di lavoro per scopi militari), fu licenziato dopo 8 giorni per cattivo rendimento, ma poté raccogliere dati preziosi sull'organizzazione e sull'attività della TODT, i quali permisero di svaligiarne con un colpo di mano l'ufficio amministrativo e di catturarne il personale.

Nuovamente ricercato, dovette ramingare qua e là, senza per questo interrompere la sua attività di comandante dei S.A.P., finché alla fine di gennaio 1945, di fronte alle minacce della guardia nazionale repubblicana, si diede alla macchia sulle montagne dove riprese contatto col col. a.n. Bruno Riva. Sfuggito ad un rastrellamento, si arruolò nella prima Brigata « Fiamme Verdi » di cui fu nominato capo dei servizi generali. Alla testa di un gruppo di « Fiamme Verdi », il 1° aprile 1945 sloggiò, dopo aspro combattimento, un reparto tedesco da una posizione dominante, inseguendolo poi in fuga insieme con un battaglione alleato.

La lotta volgeva al suo termine. Il 18 aprile, il Bottarelli formò, assumendone il comando, il distaccamento sabotatori « Santa Barbara », col quale scese per primo in pianura, dove, dal 21 al 25 aprile (giorni della liberazione della zona Modena-Reggio), il distaccamento — da lui guidato — si distinse in azioni di disturbo e di attacco alle truppe tedesche in ritirata.

Dopo la liberazione la Direzione di Reggio Emilia della Democrazia Cristiana, cui si era appoggiata la Brigata « Fiamme Verdi », gli affidò la carica di Vice questore per la provincia di Reggio

Emilia e quella di commissario prefettizio per l'Istituto del Nastro Azzurro.

Il col. a.n. Bruno Riva — al quale si è accennato — era all'armistizio capo della Direzione armi subacquee dell'arsenale di La Spezia. Occupata la piazzaforte dai Tedeschi, egli, dopo essersi trattenuto a La Spezia fino alla metà di ottobre per aiutare e cercare di sistemare le migliaia di operai da lui dipendenti, si era recato a Milano, avendo rifiutato ogni collaborazione coi nazisti. Da Milano, dove non aveva trovato lavoro, aveva raggiunto la casa paterna a Scandiano (Reggio Emilia) e qui nel marzo 1944 era entrato nel C.L.N. di Reggio Emilia col nome di battaglia « Arra », facendo della sua casa un centro della rete di collegamenti dei patrioti. Il principale compito a lui affidato consistette nella raccolta d'informazioni militari; egli lo assolse in modo brillante tra non poche difficoltà e notevoli rischi. Quando il 2 dicembre 1944 fu arrestato il conte Carlo Calvi membro del C.L.N. egli si adoperò con abnegazione per ottenerne la liberazione e continuò a svolgere la sua attività con compiti di crescente delicatezza tra l'imperversare della ferocia nazista.

65° IN TOSCANA.

Un ufficiale che si distinse nell'attività informativa senza far parte del S.I.C. ed in altre attività di appoggio alla Brigata « V » (comandata dal patriota Vittorio Sorani) fu il cap. freg. Max Ponzio.

Egli era, all'atto dell'armistizio, comandante in 2^a del *Cadorna*, ma l'8 settembre si trovava in breve permesso a Firenze e non poté raggiungere la nave che era a Taranto e partiva il 9 per Malta. Egli raggiunse Roma il 19 settembre e prese contatto col col. Cordero di Montezemolo, al quale consegnò un primo elenco di militari sbandati inquadrati nei primi gruppi « V » (coi quali stava collaborando fin dal 12 settembre) e chiese istruzioni per il funzionamento di un servizio d'informazioni militari, di cui aveva già posto le basi. Organizzò radio clandestine e alla fine di ottobre 1943 passò le linee, guadando il Volturno tra Isernia e Venafro. Presentatosi — secondo le istruzioni del col. Cordero — al Ministro de Courten, al gen. Taddeo Orlando (Ministro della Guerra) e al Maresciallo Badoglio, li mise al corrente della costituzione della Brigata « V » e delle sue finalità operative e informative. Fu messo a capo del rico-

stituendo S.I.S. e successivamente comandato presso i Servizi informativi alleati, che lo aggregarono ad uno speciale reparto della 5^a Armata americana, di cui seguì le sorti fino alla liberazione di Roma. Nel frattempo, per ordine del gen. Orlando, aveva organizzato un nucleo di agenti speciali di collegamento con la Brigata « V ».

Intanto la villa del comandante Ponzo, situata a Castello presso Firenze, era diventata la sede del Comando « V » e un deposito di armi e di munizioni era stato costituito nel podere della villa.

La mattina di un giorno di giugno 1944 (non precisato nei documenti reperiti) posteriore alla liberazione di Roma, il Comando « V » ricevette dal Ponzo un messaggio col quale egli informava che aveva passato le linee (che si trovavano ancora a sud di Firenze) e che alle ore una della notte seguente avrebbe tentato di guadare l'Arno eludendo la vigilanza tedesca. Infatti alle 01.30 il comandante Ponzo segnalò la sua presenza sulla riva sinistra dell'Arno presso Rovezzano; per facilitargli il guado, una squadra di carabinieri entrati nella Brigata « V » aprì il fuoco contro le pattuglie tedesche che sorvegliavano il fiume, ed egli approfittando della confusione si gettò in acqua giungendo felicemente sulla riva destra.

Diede efficaci suggerimenti al Comando « V » circa l'azione da svolgere al momento della liberazione di Firenze (compiuta con successive operazioni tra il 4 e il 22 agosto).

Era stato anzi nominato capo di S.M. della Brigata « V » e continuò la sua attività, finché nel febbraio 1945, a richiesta delle Autorità americane, fu inviato negli Stati Uniti per altri speciali servizi.

Nelle Province di Apuania e di Lucca si segnalò il cap. freg. Alberto Brofferio.

L'8 settembre 1943 egli si trovava a La Spezia per compiere una missione affidatagli dallo Stato Maggiore centrale (Maristat).

L'11 settembre raggiunse Viareggio, dove si mise subito a disposizione del locale C.L.N., in via di costituzione, allo scopo di contribuire a organizzare la resistenza armata ai nazifascisti attraverso la raccolta di armi e di munizioni, di viveri e di denaro, la creazione di bande di patrioti, il collegamento tra il movimento in atto a Viareggio e gli analoghi movimenti nella zona costiera tra Carrara e Pisa e lungo la valle dell'Arno fino a Firenze, l'istituzione di collegamenti con le forze patriote del Piemonte e con gli Alleati, la raccolta d'informazioni sugli apprestamenti militari dei Tedeschi in vista di quella che fu poi chiamata la linea gotica.

Il cap. freg. Brofferio si dedicò con slancio e tenacia ai compiti che egli si era proposti. Sorvegliatissimo dagli organi polizieschi e militari dei nazifascisti, fu tre volte arrestato: il 28 ottobre 1943, il 18 gennaio 1944 e il 5 marzo 1944, trascorrendo complessivamente in carcere 100 giorni. La prima volta era stato arrestato con lui e poi rilasciato anche l'amm. di sq. Ettore Sportiello (ex Comandante Superiore del C.R.E.M., decentrato da La Spezia a Viareggio); questi fu poi arrestato di nuovo e trattenuto per 80 giorni in prigione, sotto l'accusa di avere favorito ed aiutato personale dandosi alla macchia (il che era vero); egli in carcere continuò ad aiutare in mille modi i suoi compagni di sventura, e si comportò con fierezza verso i carcerieri.

Il cap. freg. Brofferio, nei due intervalli fra i tre arresti, si era dato con accresciuta lena al suo lavoro, riuscendo a realizzare i collegamenti progettati e a stabilire il primo collegamento r.t. con la 5^a Armata americana, ed a costituire gruppi armati che compivano sabotaggi nella zona Carrara-Viareggio. Tra i suoi collaboratori più attivi vanno ricordati il colonnello dell'Esercito Pagano e il capitano di porto Riccardo Rangoni, che lo aveva sostituito dopo il suo arresto.

Fu permanentemente piantonata l'abitazione del Brofferio, ma fortunatamente i carabinieri adibiti alla vigilanza gli lasciavano sufficiente libertà d'azione. Fu anche insidiato da agenti provocatori assai astuti, alcuni camuffati da sottufficiali di marina, finché il 5 marzo 1944 subì il terzo arresto insieme con circa altre 70 persone sospettate dai nazifascisti. Con l'aiuto della questura di Lucca (cioè di funzionari della questura che facevano il doppio giuoco) poté farsi trasferire come ammalato in un ospedale, dal quale fuggì prendendo il comando delle formazioni di patrioti nella zona tra il Serchio e il Crinale delle Alpi Apuane a sud di Galliciano. Qui egli combatté valorosamente coi suoi uomini fino alla liberazione della Versilia (settembre 1944) da parte della 5^a Armata.

Nella sua relazione, stesa il 16 ottobre 1944, il comandante Brofferio ricorda tre dei suoi collaboratori, che pagarono con la vita il loro patriottismo: « il col. Pagano dell'Esercito, il sig. Mario Lena impiegato dell'arsenale di La Spezia, della cui fucilazione mi è giunta notizia, e il sergente guastatore del genio Pietro Pistis, che dopo essere passato serenamente attraverso il carcere, le torture inflittele e quasi tutta la guerriglia partigiana cadeva ucciso in un combattimento di pattuglie ».

Il comandante Brofferio morì, nei pressi di Lucca, in un incidente automobilistico il 5 aprile 1945, mentre si trasferiva da Firenze a Lucca per incontrarsi con elementi patrioti. Era in corso a suo favore una proposta di promozione per merito di guerra, che lo avrebbe compensato di svantaggi di carriera procuratigli da atteggiamento antifascista in periodo anteriore al secondo conflitto mondiale.

A Firenze fu membro attivo della Brigata apolitica « V » l'ammiraglio Carlo Pinna (V. paragrafo 19-b) e va ricordato il cap. freg. Roberto Servadio Cortesi (V. paragrafi 19-d e 59) che, dopo lasciata Livorno quando ogni resistenza armata all'occupazione tedesca si manifestò rapidamente impossibile, aveva raggiunto il domicilio abituale della sua famiglia a Firenze. Qui si era iscritto, con l'appoggio dell'amm. Pinna, alla Brigata « V » e nel maggio 1944 era riuscito a mettersi in relazione col S.I.C. a Roma. L'amm. Maureri lo incaricò, insieme con altri ufficiali, tra i quali il cap. corv. Pier Luigi Tavanti, di organizzare la sezione S.I.C. della Toscana. Egli svolse il suo rischioso compito informativo con successo, dando prova di sagacia, capacità e coraggio.

66° NELLE MARCHE.

Un ufficiale che svolse lodevole attività nelle Marche fu il maggiore commissario Tomaso Cotroneo.

Egli si trovava alla data dell'armistizio in Roma, presso Maricosom (amm. di sq. Antonio Legnani), come capo del servizio di commissariato.

Chiusa la questione amministrativa con la distribuzione al personale dipendente degli anticipi stabiliti (tre mesi di competenze per il personale di carriera e un mese per quello richiamato o di complemento), egli ebbe pressanti ripetuti inviti dall'amm. Legnani per rimanere con lui che era stato nominato ministro della marina fascista repubblicana. Rifiutò, e dopo due progetti non riusciti di recarsi al Sud passando le linee, si diede alla macchia nel paese di Corridonia (Macerata) sperando in un non lontano sbarco alleato ad Ancona.

Dopo essere rimasto isolato e nascosto per circa due mesi, per curarsi di un'infermità che già lo affliggeva da quand'era a Roma, prese contatto col locale C.L.N. procurando rifornimenti alle bande

di patrioti che erano in via di organizzazione. Dovette spostarsi continuamente, insieme con molti compagni di lotta, per sottrarsi ai rastrellamenti, e procurò di tenere informati quanti più patrioti poté sull'attività dei nazifascisti per metterli in grado di regolarsi opportunamente.

Negli ultimi giorni di maggio 1944 cominciò nella zona di Macerata il transito delle truppe nazifasciste in ritirata dalla linea Gustav (attraversante la penisola da Ortona a Gaeta, passando per Cassino). Per diminuire i danni che le truppe nemiche producevano depredando, incendiando e saccheggiando, il magg. Cotroneo, fu tra coloro che si adoperarono per sottrarre alla rovina quanto più di trasferibile (bestiame compreso) era possibile.

Alle prime notizie di avanguardie alleate in avvicinamento si portò loro incontro coi membri del C.L.N. e, durante la lunga battaglia — durata undici giorni — che portò il 30 giugno 1944 alla liberazione di Macerata, fornì informazioni militari alle forze alleate (polacche) operanti nelle Marche.

67° LE MEDAGLIE D'ORO.

E' doveroso chiudere questa rievocazione coi nomi di coloro che ebbero, per meriti patrioti, la medaglia d'oro al valor militare, riproducendo le motivazioni delle concessioni che costituiscono sintetiche ricostruzioni di eroici fatti storici. Essi, oltre ai quattro dei quali si è già parlato: Brandimarte, La Marca, Mazzolani e Sas Kulczycki, sono otto e li citiamo nell'ordine cronologico dei decreti di concessione.

Sottotenente g.n. Forti Sergio. (Alla memoria).

Giovane ingegnere si vota subito dopo l'armistizio alla causa della libertà.

Tutto osa e tutto ardisce in una multiforme opera di sabotaggio contro l'oppressore tedesco e di collaborazione con bande di patrioti dell'Umbria, delle Marche, dell'Abruzzo.

In un attacco nemico alla banda della quale fa parte, con pochi animosi, ne evita l'accerchiamento e la cattura aprendosi di forza un varco.

Delineatasi la ritirata delle truppe tedesche studia e predispone una importante interruzione che si appresta a realizzare con altri compagni dei quali due inglesi.

Sorpreso dall'avversario, con sovrumana audacia e sprezzo del pericolo, riesce a salvare i compagni e affronta solo il sacrificio.

Invano torturato per strapparne una confessione è barbaramente ucciso.

Anima generosa, esempio luminoso di altruismo e di amor Patrio spinto fino al supremo olocausto.

(Viareggio - Cortona - Castelluccio - Abeto - Paganelli (Norcia), 9 settembre 1943 - 14 giugno 1944).

Marinaio Ginocchio Mario. (Alla memoria).

Giovane marinaio, uno dei primi organizzatori dei nuclei partigiani della Liguria che lo vollero vice comandante di brigata, arrischiava la propria vita per soccorrere i compagni sopraffatti dal nemico. Ripetutamente distintosi per atti di sabotaggio, temerarie imprese e ardimentose azioni di fuoco, durante un'operazione di rastrellamento condotta da preponderanti forze nemiche, avocava a sé il compito di avvertire il Comando della propria brigata dell'incombente pericolo, ma nell'audace tentativo di attraversare le linee nemiche cadeva mortalmente colpito da raffiche di mitraglia.

Fulgido esempio di valore, altruismo ed ardimento che fanno di lui una figura leggendaria, orgoglio della sua gente che fiera ne custodisce la memoria.

(Cichero - Val d'Aveto - Monte Pagliaro, 1° marzo - 28 novembre 1944).

Secondo capo r.t. Piccinini Gastone.

All'inizio del movimento di liberazione varcava audacemente le linee nemiche portando con sé un apparecchio radiotrasmittente, per prendere parte attiva alla lotta in territorio occupato dai nazifascisti. Catturato dall'avversario, riusciva ad evadere portando in salvo l'apparecchio radio, riprendeva il suo posto di radiotelegrafista addetto al servizio degli aviolanci e volontariamente partecipava anche a tutti i fatti d'arme della sua brigata partigiana, distinguendosi per ardimento e sprezzo del pericolo. Mentre in una casa di Milano trasmetteva messaggi veniva accerchiato. Per sfuggire alla cattura da parte del nemico, dopo aver distrutto l'apparecchio radio ed i cifrari ed essersi difeso fino all'ultima cartuccia, per non cadere vivo nelle mani dell'avversario, si lanciava nel vuoto dal quinto piano abbracciato al suo unico compagno gridando: « Viva l'Italia ». Con le membra orribilmente sfracellate e la spina dorsale fratturata

ma ancora vivo, veniva raccolto dai Tedeschi nella vana speranza di sapere i nomi dei suoi compagni di lotta. Il fiero silenzio da lui conservato nonostante le atroci sofferenze ed i crudeli martiri, frustava i vani tentativi del nemico e dopo un anno di dolorosa degenza, infranta l'oppressione nazifascista, veniva liberato dai compagni ancora ammirati del ricordo delle sue gesta e portato a braccia con le membra inesorabilmente per sempre spezzate e la spina dorsale lesionata, nella smagliante luce del sole d'Italia redenta.

(Castelnuovo di Benevento, 3 dicembre 1943 - Colleferro - 4 dicembre 1943 - Milano 20 maggio 1944).

Fochista A. Ricciardi Nino. (Alla memoria).

Marinaio imbarcato su di una Unità della Marina Militare nelle acque di Trieste, l'8 settembre 1943 sfuggiva alla cattura da parte dei Tedeschi, e raggiungeva nella natia Liguria le formazioni partigiane che già combattevano l'oppressore. Primo fra i primi nelle imprese più rischiose, sempre alla testa della sua squadra, fu animatore e trascinatore dei compagni contro un nemico numericamente superiore.

Conquistata una posizione particolarmente importante per ostacolare i movimenti del nemico, la manteneva valorosamente nonostante i ripetuti violenti contrattacchi avversari. Congelato agli arti inferiori per inclemenza del clima, non volle riposo e partecipava a nuove azioni sempre emergendo per valore e sprezzo del pericolo. Ferito, rifiutava ancora soccorsi per non allontanarsi dalla lotta ormai decisiva per le sorti della Patria e, mentre incalzava il nemico in ritirata, cadeva colpito al cuore.

Magnifica figura di eroico partigiano che tutto diede alla Patria. (Liguria, 8 settembre 1943 - 8 aprile 1945).

Tenente medico di complemento Venticinque Giulio. (Alla memoria).

Imbarcato su nave ospedale sorpresa dall'armistizio in acque controllate dal nemico, si allontanava dalla nave per sottrarsi alla collaborazione che gli era stata imposta e per tentare di raggiungere il territorio nazionale liberato.

Dopo aver a lungo errato alla macchia si aggregava a banda di partigiani greci. Nella faticosa guerriglia seguiva sempre il reparto partigiano pur sapendo di taglia offerta per la sua cattura e prestava generosa opera di sanitario a favore di numerosi feriti. Cat-

turato in seguito a delazione, resisteva da valoroso a maltrattamenti e sevizie, ricusando di far nomi e fornire comunque notizie utili al nemico. Condannato a morte per impiccagione, affrontava la prova suprema con sereno eroismo suscitando viva ammirazione tra le popolazioni del luogo.

(Peloponneso, 8 settembre 1944).

Marinaio Parodo Giacomo. (Alla memoria).

Marinaio del reggimento « San Marco » di presidio a Base Navale dislocata in territorio straniero e caduta, all'armistizio, sotto controllo germanico, si sottraeva alla collaborazione e dopo tre mesi di peregrinazioni clandestine nel corso delle quali prendeva contatto con formazioni partigiane francesi, veniva catturato e sottoposto a giudizio. Consapevole della sorte riserbategli rifiutava decisamente la collaborazione col nemico della Patria, accettando senza esitazione il supremo sacrificio. Sicuro di se stesso, davanti al plotone di esecuzione assumeva austero atteggiamento e ripetutamente rifiutava di essere bendato, destando profonda ammirazione nei presenti. L'ultimo grido fu di invocazione per la grandezza della Patria alla quale faceva olocausto della vita con fermo e sereno coraggio.

(Bordeaux, settembre 1943 - marzo 1944).

Furiere Torre Giovan Battista. (Alla memoria).

Dopo l'armistizio, per quanto in menomate condizioni di salute, entrava entusiasticamente a far parte del movimento di liberazione e si distingueva ripetutamente, nel corso di difficili e pericolose missioni, per decisione e per coraggio. Ferito nella esecuzione di un colpo di mano, imponeva ai compagni di porsi in salvo e permetteva loro di farlo con l'attirare su di sé l'attenzione degli inseguitori. Caduto nelle mani del nemico veniva, per un mese, sottoposto a crudeli sevizie e manteneva sino alla fucilazione fiero ed esemplare contegno, nulla rivelando sulla organizzazione partigiana.

(Forte di San Giuliano [Genova], 23 maggio 1944).

Secondo capo segnalatore Zambelli Ilario. (Alla memoria).

Sottufficiale di elevate doti morali e professionali, fin dall'inizio della lotta antitedesca partecipava ai combattimenti per la difesa della Capitale. Entrava quindi in formazione partigiana dipendente dal Fronte Clandestino di Resistenza della Marina, esplicando preziosa attività informativa e di collegamento e prodigandosi nel-

l'assistenza a personale militare. Arrestato dai nazifascisti sopportava stoicamente ripetuti maltrattamenti e sevizie intese a strappargli il segreto dell'organizzazione a cui apparteneva. Piegato nel fisico, ma non nella fede, non forniva all'ira nemica alcuna notizia, preferendo attendere coraggiosamente la morte. Prelevato sanguinante dal carcere, cadeva con altri eroici compagni alle Fosse Ardeatine.

(Territorio nazionale occupato dal nemico, 8 settembre 1943 - 24 marzo 1944).

Ricordiamo infine un eroe dell'Esercito che combatté nelle formazioni dei patrioti della Marina, la quale assegnò alla Sua memoria la medaglia d'oro:

Capitano degli Alpini Gasparini Vittorio. (Alla memoria).

Si prestava volontariamente a cooperare con il Fronte Clandestino di Resistenza della Marina Militare raccogliendo ed inviando preziose informazioni militari, politiche ed economiche risultate sempre delle più utili allo sviluppo vittorioso della guerra di liberazione. Arrestato dai Tedeschi e torturato per più giorni consecutivi resisteva magnificamente senza mai tradirsi né rivelare segreti a lui noti, addossandosi le altrui colpe e riuscendo con ciò a scagionare un compagno che veniva liberato. Condannato a morte veniva barbaramente fucilato in una piazza di Milano, poco discosta dalla propria abitazione e dai propri familiari. Elevato esempio di indomito coraggio e di incrollabile forza morale, ammirevole figura di Ufficiale e di Martire che ha coronato la propria esistenza invocando la Patria.

(Milano, 1° gennaio - 12 agosto 1944).

68° ALCUNI DATI STATISTICI.

Fino alla data di compilazione di questo volume erano stati accertati i seguenti dati statistici sulla partecipazione del personale della Marina alla lotta dei patrioti.

a) *Volontari della libertà della Marina:*

— Ufficiali	700
— Sottufficiali e marinai	19500

b) *Caduti:*

— Ufficiali	361
— Sottufficiali	2320
— Marinai	8303

c) *Decorati:*

— Medaglie d'oro	12
— Medaglie d'argento	256
— Medaglie di bronzo	666
— Croci di guerra al valor militare	1508

ALLEGATO

RICONOSCIMENTI ALLEATI ALLA MARINA ITALIANA

Fra le centinaia di lettere e di messaggi inviati alle Autorità, di ogni grado, della Marina da Autorità britanniche — concernenti riconoscimenti o compiacimenti o elogi o ringraziamenti per le prestazioni di maggior rilievo fatte da Comandi e da Enti — riproduciamo soltanto le due più significative:

- La lettera indirizzata il 27 agosto 1944 dal F.O.L.I. amm. Morgan al Ministro de Courten, nella quale è contenuto il giudizio degli Alleati sul contributo complessivo della Marina italiana allo sforzo bellico nel Mediterraneo fino a quella data.
- La lettera indirizzata con la stessa data della precedente al Ministro de Courten dal maggiore Page, in riconoscimento di alcuni aspetti del concorso del personale della Marina Militare alla lotta contro i nazifascisti nell'Italia occupata.

Segreto - Riservato Personale

Taranto, 27 agosto 1944

AREA COMBINED HEADQUARTERS

TARANTO

Eccellenza,

Durante la visita che vi ho fatto lunedì scorso mi avete chiesto gli elementi ed i dati che erano posti a base della mia comunicazione alla riunione plenaria della Commissione Alleata di Controllo.

Son ben lieto di comunicarveli ora, in modo che possiate rendervi conto di quanto è stato compiuto in questi dodici mesi e dell'importanza del contributo che la Marina Italiana ha dato nel proseguimento dello sforzo bellico nel Mediterraneo.

So che comprendete perfettamente l'attuale carattere di massima segretezza di queste notizie; pur non essendovi nulla in contrario a che le comunichiate al vostro Stato Maggiore ed ai membri del Governo, vi sarò grato se non ne permetterete la loro pubblicazione in forma sia ufficiale che ufficiosa

né la loro utilizzazione come argomento per articoli di giornali o di riviste. Tutto ciò sarà possibile dopo la nostra completa e totale vittoria sul comune nemico.

Per quanto riguarda le *Navi da Battaglia* ho soltanto accennato che erano state modificate le disposizioni e che le tre Unità, prima dislocate a Malta, erano ritornate, una a Siracusa e due a Taranto, dove attualmente sono impiegate per addestramento.

Sono poi passato a parlare degli *Incrociatori* e ho detto che dei sei efficienti ve ne sono generalmente quattro o cinque pronti, e che negli ultimi dodici mesi queste unità hanno trasportato, senza inconvenienti, più di 130.000 uomini, i quali ne hanno sostituiti altrettanti delle forze alleate nei servizi portuali, nelle compagnie lavoratori e in molti altri servizi importanti in Italia. Ho citato come esempio il *Montecuccoli* che, negli ultimi nove mesi, ha trasportato 30.000 uomini con 27.000 miglia complessive di navigazione, pari ad $1\frac{1}{4}$ volte il giro del mondo all'Equatore. Un magnifico risultato.

Ho parlato poco dei *Cacciatorpediniere*, facendo soltanto presente che le 8 Unità disponibili venivano così impiegate:

1 a Suez come bersaglio per aerei da bombardamento e siluranti (un impiego molto utile);

1 per missioni speciali;

3 per trasporto truppe ed equipaggi;

3 ai lavori.

Di un totale di 40 Unità tra *Torpediniere* e *Corvette* ve ne sono in genere 26 pronte e 14 ai lavori. Ho fatto notare che il loro impiego è stato principalmente in servizi di scorta a convogli e che a tal fine esse sono riunite in reparti complessi alle dipendenze di Comandi Superiori italiani. Ho citato come in questi 12 mesi tali Unità abbiano scortato più di 5.000 navi con la perdita di solo due navi.

Non sono molto forte in matematica ma penso che ciò equivalga allo 0,004%, magnifico primato, pur dovendo far notare come gli attacchi subiti nei tratti Augusta-Napoli e Augusta-Taranto o Brindisi siano stati pochi.

Non mi dilunga sui *Sommergibili*, ma accenno soltanto al fatto che essi stanno compiendo un servizio molto utile nell'addestramento antisommergibile alle Bermude e in Estremo Oriente, nonché missioni speciali in Adriatico. Di 32 *Sommergibili* disponibili ve ne sono generalmente 22 pronti. Vi sono anche, come sapete, 5 sommergibili C.B. il cui impiego ha carattere addestrativo o sperimentale.

Passo ora a parlare delle *missioni speciali*, delle quali la massima parte è stata compiuta in Adriatico da Motosiluranti e da Mas, da *Sommergibili*, mezzi da sbarco e piccole torpediniere. Le missioni sono consistite nello sbarco e ricupero di informatori sabotatori e pattuglie da ricognizione, nello sbarco di rifornimenti e materiale di vario genere, nel ricupero di prigionieri di guerra e in molte altre imprese simili, tutte molto pericolose ed azzardate. 165 missioni di questo genere sono state compiute in questi 12 mesi e, di queste, 150 sono state coronate da pieno successo. Le ragioni per cui le rimanenti 15 non hanno avuto risultato positivo sono: reazioni di fuoco da terra, tempo cattivo, mancata ricezione da terra dei segnali convenzionali o ricezione di segnali non corrispondenti a quelli convenuti, ed altre.

In nessuna occasione l'insuccesso fu dovuto a mancanza di volontà ardiremento o coraggio da parte degli Ufficiali e marinai italiani che armavano le Unità impiegate. Considero ciò un ottimo risultato e voglio congratularmi con tutti, Ufficiali e personale, non solo per la loro condotta e per il loro valore, ma anche per la maniera efficacissima e soddisfacentissima con cui hanno portato a termine queste importanti missioni.

Devo infine accennare all'opera prestata dagli Ufficiali ed operai dell'Arsenale di Taranto e del Cantiere Franco Tosi e credo che le seguenti cifre indichino per se stesse come questi uomini abbiano fatto ogni sforzo per la rapida riparazione e rimessa in efficienza delle Unità da guerra e mercantili britanniche, onde fosse mantenuto in piena efficienza operativa il massimo numero di unità:

- Unità britanniche dei vari tipi su cui sono stati eseguiti grandi e piccoli lavori: 690.
- Unità italiane dei vari tipi su cui sono stati eseguiti grandi e piccoli lavori: 230.
- Unità alleate e italiane da guerra e mercantili immesse in bacino: 575.

Per dare una prova dell'efficienza dell'Arsenale, desidero citare il caso del Monitore *Abercrombie*. Ai primi di luglio il Comandante in Capo del Mediterraneo ha ordinato di eseguire lavori di riparazione su questa unità con precedenza assoluta su qualsiasi altra esigenza, onde avere pronto l'*Abercrombie* per una importante missione. La nave è stata immessa in bacino l'11 luglio; eseguita la visita per l'accertamento delle avarie, è stato fissato il giorno 20 agosto come data di fine lavori. Tutti gli esperti in materia hanno concordemente riconosciuto che il tempo fissato in 40 giorni era molto « stringato » e che lo sarebbe stato in qualsiasi Arsenale del mondo con lavoro continuativo diurno e notturno. Gli Ufficiali e gli operai dell'Arsenale di Taranto sono riusciti a ridurre questo tempo del 25%, portando a termine i lavori in 30 giorni. Il bastimento è uscito dal bacino il 10 agosto ed è partito da Taranto pronto per il combattimento il 14 agosto.

Inoltre il Capo servizio G.N. dello Stato Maggiore del Comandante in Capo del Mediterraneo mi ha comunicato che non solo gli sembrava quasi miracoloso l'approntamento dell'Unità in così breve tempo, ma anche che la perfezione del lavoro di chiodatura, saldatura e di riparazione era senza dubbio all'altezza dei migliori risultati ottenibili in qualsiasi Cantiere britannico o americano.

Voglio elogiare cordialmente tutti coloro che hanno contribuito a questo magnifico sforzo, inteso a realizzare l'ordine e il desiderio del mio Comandante in Capo.

Per concludere vorrei accennare al contegno generale degli Ufficiali e marinai italiani. Sono ormai da sei mesi in Italia e non ho ancora incontrato in strada un marinaio ubriaco o scorretto; devo anzi dire che il contegno e la presenza dei vostri marinai sono sempre stati esemplari e reggono molto favorevolmente il paragone con la tradizione di qualsiasi Marina del mondo.

Temo che questa lettera sia più lunga di quanto volessi, ma so che i dati e le cifre che vi ho scritto vi interessano e spero che non sia ormai lontano il giorno in cui li potrete pubblicare, se così desiderate.

Per quanto riguarda me, posso soltanto dire che sono onorato e fiero di aver conosciuto e di aver avuto a che fare con uomini che hanno dato un così largo contributo allo sforzo bellico contro il nostro comune nemico, e che di fronte ad esso hanno in tutte le occasioni dimostrato un non comune coraggio ed un completo disinteresse per la loro sicurezza personale.

Coi sensi della mia alta considerazione, credetemi sinceramente vostro.

F.to MORGAN

A S.E. l'Ammiraglio R. de Courten
Ministro della Marina
Roma

ALLIED CONTROL COMMISSION
ROMA

27 agosto 1944

A S.E. il Ministro della Marina

N. 0228

Segreto Riservato Personale

Penso che V.E. sarà lieto di conoscere il grande ausilio dato dalla R. Marina Italiana alle operazioni clandestine portate a termine nell'Italia occupata dai Tedeschi dal mio Ufficio in stretta collaborazione con la sezione « Calderini » del S.I.M.

Durante l'occupazione tedesca in Roma l'ammiraglio Maugeri diresse una organizzazione di personale di Marina dentro la città, che, benché priva di un sistema diretto di comunicazioni, trasmetteva all'Italia Liberata, attraverso un altro gruppo clandestino, informazioni navali di grandissimo valore per le Forze Alleate. In particolare, in due occasioni fummo avvertiti tempestivamente di progettati attacchi a Naviglio Alleato da parte di Mas e « mezzi d'assalto ».

Quando, immediatamente dopo l'armistizio, fu deciso di stabilire reti nell'Italia del Nord per ottenere informazioni sull'Esercito, la Marina e l'Aviazione, fu la Marina italiana che provvide quasi tutti gli operatori r.t. necessari. Questi operatori hanno poi dimostrato di essere, sia tecnicamente, sia come uomini, elementi di primissimo ordine.

Parecchi Ufficiali di Marina hanno inoltre intrapreso missioni nel territorio occupato dal nemico a capo di reti di informazioni. Uno di questi è attualmente il più brillante dei nostri agenti.

Nell'inverno del 1944 sono state inviate missioni nel Nord Italia da Brindisi a mezzo di sommergibili italiani, che hanno eseguito parecchie di queste pericolose operazioni.

Inoltre, la Base r.t. ora istituita vicino a Roma, che controlla le comunicazioni con tutti gli Agenti impiegati, è manipolata in gran parte da personale di Marina che si sta dimostrando solerte e tecnicamente competente.

Come Voi sapete, la natura del nostro lavoro è tale che non ci permette di fare pubblici riconoscimenti, ma vorrei assicurare V.E. che i successi ottenuti e la sincera cooperazione dimostrata dalla Marina Italiana sono note e pienamente apprezzate dalle più Alte Autorità Alleate.

F.to Maggiore PAGE

Riproduciamo infine il seguente stralcio del discorso pronunciato dal Primo Ministro Winston Churchill alla Camera dei Comuni il 5 giugno 1945:

« E' necessario d'altronde ricordare che la flotta italiana ha lasciato le sue basi per congiungersi colle flotte alleate, nonostante i contrari ordini tedeschi, come pure bisogna ricordare che essa fu attaccata dall'aviazione tedesca ed ebbe a subire perdite di uomini e di unità ivi inclusa una moderna nave da guerra. La sua resa fu accettata dall'Ammiraglio Sir Andrew Cunningham a Malta e dev'essere considerata un onorevole avvenimento marittimo. L'immissione della flotta italiana nel complesso delle forze navali alleate fu allora senz'altro di aiuto. Alcune di queste navi prestarono servizio nel Mediterraneo come unità da guerra e come trasporti, svolgendo un'attività molto apprezzabile. Esse compirono servizi anche nell'Oceano Indiano e nelle missioni di pattugliamento contro i Corsari dell'Oceano Atlantico. Gli arsenali hanno reso importanti servizi...

« Il Governo di S.M. non desiderava allora vedere l'Italia privata della sua Marina da Guerra che era un elemento essenziale nella vita nazionale, che noi intendevamo preservare... Fu quindi in seguito stabilito che le navi italiane, per le contingenze presenti, continuassero a servire la causa alleata, il che avevano già fatto con disciplina e forza ».

INDICE ANALITICO

P E R S O N E

- ACCORRETTI amm. 31, 271, 272.
 ADROIT 2° capo 381.
 AIMONE di SAVOIA, DUCA d'AOSTA
 amm. 23, 63, 64, 65, 305.
 ALBINI cap. freg. 389.
 ALDI caporale 381.
 ALEXANDER gen. 4, 24, 426, 436.
 ALIPRANDI cap. vasc. 113.
 ALLEGRI ten. vasc. 180.
 ALMERS col. 156, 157.
 AMBROSI sten. 375, 377, 382, 383.
 AMBROSIO gen. 8, 10, 111, 186, 225, 242,
 355.
 ANDREWS cap. vasc. 254, 256.
 ANGELI marò 447.
 ANGIOY gen. 216.
 ANTONINI gmr. 363, 377.
 ANTONINI soldato 381.
 ARMELLINI gen. 443.
 ASCOLI amm. 356.
 AUCONI cap. corv. 88,95, 97.
 AVEGNO cap. vasc. 159.
 AZZI cap. vasc. 202,204, 205, 207.

 RACCHETTA sten. vasc. 465.
 RACCHETTI ten. vasc. 38.
 RACIGALUPI cap. vasc. 59.
 RADOGLIO Mar. 3, 4, 5, 16, 17, 24, 25,
 26, 27, 28, 30, 33, 276, 277, 324, 341.
 RAFFIGO cap. corv. 145, 147.
 BALBO A. 464.
 BALBO ten. comm. 462, 464.
 BALBO G. 465.
 BALBO di VINADIO ten. vasc. 66.
 BALBO BERTONE di SAMBUY ten. vasc.
 474.
 BALDO cap. vasc. 31, 168, 411.
 BALSAMO amm. 90.
 BAMBINI magg. g.n. 185.
 BARAGIOLA sten. vasc. 473.
 BARATTI marò 375.
 BARBERIS magg. 463.
 BARDELLI magg. g.n. 191.
 BARICH cap. corv. 75.
 BARONE P. amm. 270.
 BARONE V. cap. corv. 225.
 BARONE LUMAGA sott. 445.
 BASILE 451.

 BASSI serg. nocch. 398.
 BASSO gen. 15, 148, 160, 169.
 BASSO ten. vasc. 213.
 BATTAGLIA cap. vasc. 411.
 BATTISTA marò 381.
 RECHI sten. vasc. 262, 346.
 BECUZZI gen. 199.
 BEDESCHI cap. vasc. 30.
 BENCIVENGA gen. 443.
 BENVENUTI sten. vasc. 79.
 BERARDINELLI cap. vasc. 76, 196.
 BERGAMINI amm. 11, 12, 19, 20, 29, 30,
 31, 36, 44, 45, 50.
 BERLEN ten. vasc. 443, 444.
 BERTELLI serg. r.t. 381.
 BERTELLONI 2° capo 380.
 BESSLER gen. 210.
 BIANCHERI amm. 30, 31, 34, 44, 50, 124,
 411, 413, 415, 417, 418.
 BIANCHI serg. 451.
 BIRINDELLI ten. vasc. 387.
 BISSIT amm. 39.
 BOBBIESE amm. 196, 197.
 BOBBIESE sten. vasc. 350.
 BONA amm. 153.
 BONA ten. 385.
 BONAMICI cap. freg. 307.
 BONELLI ten. vasc. 85.
 BONFANTI cap. freg. 453.
 BONOMI Ivanoe 324, 327, 426.
 BORGOSANO marò 451.
 BORSANI silurista 374.
 BOSIO ten. vasc. 76, 77.
 BOSSOLINO cap. d.m. 468.
 BOTTA ten. vasc. 406.
 BOTTARELLI t.col. g.n. 479.
 BOZZANO ten. vasc. 199.
 BRANCA magg. 354, 355.
 BRANDIMARTE magg. a.n. 454.
 BRAUN ten. vasc. 187, 189.
 BRENTA amm. 12, 72, 169, 170, 172, 178.
 BRIANO 2° capo 468.
 BRIVONESI Bruno amm. 15, 148, 152, 153.
 BRIVONESI Bruto amm. 12, 40, 239, 242,
 246, 267.
 BROFFERIO cap. freg. 482.
 BROGI col. 127, 129.
 BRONZINI cap. 226.
 BROWNRIFF cap. vasc. 37, 38, 258.

BRUNO R. ten. porto 462, 466.
 BRUNO G. cap. freg. 462.
 BURGOS cap. freg. 474, 476.
 BURROUGH amm. 417.
 BUSSANI sten. vasc. 373.
 BUTTA' gen. 202, 204.

CACCAVALE ten. CREM 227, 228.
 CADORNA gen. 425, 475.
 CALDA cap. freg. 234, 236.
 CALLERI di SALA amm. 239.
 CALVI 479, 481.
 CALVI di BERGOLO gen. 116, 120.
 CAMBIAGGI sten. g.n. 473.
 CAMICIA cap. vasc. 50, 51, 56.
 CAMPANELLA cap. corv. 185.
 CAMPIONI amm. 179.
 CAMPO cap. porto 230.
 CAMPORA marò 376, 379.
 CANARY magg. 382, 385.
 CANDIDO 2° nocch. 62.
 CANNITO sten. CREM 473.
 CAPPÀ gen. A.A. 443.
 CAPPONI cap. vasc. 328, 411.
 CAPUANO cap. freg. 129, 134, 136.
 CARACCILO gen. 179.
 CARLINI sten. vasc. 377.
 CARLOTTI cap. corv. 473.
 CARMINATI V. cap. freg. 42.
 CARMINATI P. sten. vasc. 359, 362, 368.
 CARTIA sten. porto 468.
 CASARDI amm. 12, 140, 143, 144, 254, 318, 319.
 CASARINI ten. vasc. 85.
 CASATI ten. 322.
 CASCELLI nocch. 1ª cl. 211.
 CASTAGNA sten. vasc. 447.
 CASTELLANI cap. freg. 207.
 CASTELLANO gen. 3, 37, 328.
 CASTELLANO cap. d.m. 226.
 CASTELLI 2° capo 387.
 CATALANO GONZAGA di CIRELLA amm. 82, 83, 148, 150, 160, 162, 167.
 CATERINI sten. vasc. 53.
 CAVAGNARI amm. 117.
 CAVALLINA ten. vasc. 394, 396.
 CAVIGLIA Mar. 114, 115.
 CAVO cap. corv. 69, 163, 468.
 CAVRIANI cap. corv. 55.
 CELLI ten. vasc. 396.
 CEROLINI serg. 387.
 CERRINA FERONI cap. vasc. 442.
 CHIALAMBERTO cap. freg. 305, 394.
 CHIELI gen. 120.
 CHILO' ten. porto 230.
 CHIMENTI cap. freg. 411.
 CHINCA cap. corv. 104.
 CHIRRI cap. corv. 474.
 CHURCHILL W. 26, 27, 436, 497.
 CHURCHILL gen. 370, 372.

CIACCIA col. a.n. 474.
 CIANCHI cap. freg. 389.
 CIGALA FULGOSI cap. corv. 47, 48.
 CINI cap. corv. 71.
 CIPPICO ten. vasc. 453.
 CLARENCE ten. vasc. 366.
 CODA gmr. 363, 374.
 CODA NUNZIANTE M. cap. vasc. 143.
 COLONNA d'ISTRIA uff. francese 150.
 COMANDUCCI gen. 248.
 COMEL cap. freg. 443, 444, 450.
 CONGEDO ten. vasc. 105.
 COPPI gen. 125.
 CORDERO di MONTEZEMOLO cap. freg. 123, 443.
 CORDERO di MONTEZEMOLO col. 442, 481.
 CORONATO gen. 245.
 CORREALE cap. vasc. 42.
 CORSI col. porto 195.
 CORTI gmr. 81.
 CORVETTI cap. freg. 51, 155.
 COSLOVI geniere 380.
 COSULICH sten. vasc. 339.
 COTRONEI gen. 166.
 COTRONEO magg. comm. 484.
 CRESPI cap. vasc. 192.
 CRISLOW uff. amer. 380.
 CROCE B. 256.
 CUGIA ten. vasc. 362, 387, 389.
 CUNNINGHAM A. amm. 37, 38, 39, 42, 47, 258, 267, 409.
 CUNNINGHAM J. amm. 271.
 CUOMO cap. corv. 217.
 CUZZANITI cap. corv. 266.

DALMAZZO gen. 202, 207.
 D'ALOIA cap. vasc. 411.
 DA NOVI cap. corv. 236.
 D'ASTE ten. vasc. 125.
 DAVIS gen. 370.
 DA ZARA amm. 12, 22, 38, 40, 41, 42, 65, 258, 271.
 DE ANGELI ten. vasc. 257, 336.
 DE BEI amm. 137.
 de COURTEN amm. 4, 5, 8, 9, 10, 12, 18, 19, 21, 23, 24, 29, 30, 37, 111, 113, 267, 277, 283, 324, 341, 409, 493.
 DE FERRANTE ten. vasc. 262.
 DE FINETTI ten. comm. 452.
 DE JUDICIRUS ten. med. 462.
 DE LAURENTIS sten. vasc. 257, 336.
 DEL CIMA cap. vasc. 43.
 DE LEONARDIS ten. vasc. 91, 103.
 DELFINO cap. corv. 214, 222.
 DEL GRANDE cap. freg. 233, 236.
 DELLINO ten. vasc. 105.
 DELLA BONA gen. 216, 228.
 DEL PIN cap. corv. 47.
 DE MARTINO cap. freg. 138, 139.

DE POLO soldato 379, 381.
 DEQUAL ten. vasc. 387.
 DESSY cap. freg. 453, 470.
 DE STEFANIS gen. 240.
 DE VECCHI gen. 129.
 DICK commodoro 9, 267.
 DI CLEMENTE sten. 375.
 DIDERO cap. corv. 69.
 DIEDERICH cap. vasc. 128.
 DI ROCCO sten. vasc. 225.
 DONINI cap. freg. 473.
 DOUGHTY cap. vasc. 64.
 DUCA D'AOSTA amm. 23, 63, 64, 65, 305.
 DUCA DI GENOVA amm. 12, 23, 36, 71, 72, 169, 171, 305.

 EDWARDS cap. vasc. 42.
 EISENHOWER gen. 3, 4, 16, 17, 26, 27, 38, 39.
 ELLENA silurista 256.
 ELLER sten. vasc. 359.
 ENAMOTO amm. 96, 97.
 ERCOLESSI sten. vasc. 354, 365.
 ESMENARD ten. vasc. 396.
 EVANS uff. 387.

 FABIANI ten. vasc. 155.
 FAGGIONI ten. vasc. 211.
 FALANGOLA amm. 120.
 FANCHIN capo 3^a cl. 380, 383.
 FANTIN gmr. 444, 446.
 FAPPIANO asp. 62.
 FARINA gen. 122, 124, 460, 469.
 FARINACCI 219.
 FASAN capo mecc. 55.
 FAVARETTI ten. CREM 60, 61.
 FECIA DI COSSATO cap. freg. 64, 163.
 FECIA DI COSSATO cap. freg. rich. 196.
 FEDELI cap. vasc. 63, 129.
 FELMY gen. 216.
 FERDINANDO di SAVOIA, DUCA di GENOVA amm. 12, 23, 36, 71, 72, 169, 171, 305.
 FERRARI magg. a.n. 453, 473.
 FERRARI sott. 480.
 FERRAU' ten. vasc. 80, 82.
 FERRERI amm. 12, 24, 113, 116, 117, 119, 120, 306, 441, 443.
 FETTA ten. vasc. 468.
 FIDANI sott. 445.
 FILIASI cap. freg. 453.
 FIORAVANZO amm. 40, 239, 242, 244, 245.
 FIORENTINO marò 379.
 FLAMAN cap. corv. 147.
 FORESI ten. vasc. 80.
 FORMATO cappellano 221, 226.
 FORTI sten. g.n. 485.
 FORZA cap. vasc. 305.
 FOSCARI cap. vasc. 320.

FRANCESCONI ten. med. 381, 384.
 FRENI sott. 445.
 FREYBERG gen. 321.
 FRICKE amm. 220.
 FUSAI sottonocch. 205.
 FUSCALDO mar. 205.
 FUSCO cap. corv. 367, 373.

 GALASSO 470.
 GALATI amm. 40, 261, 318.
 GALEONE col. med. 259.
 GALLEANI cap. vasc. 473.
 GALLETTI G. cap. vasc. 103.
 GALLETTI R. cap. corv. 341, 395.
 GALLI magg. 226.
 GAMALERI ten. vasc. 74, 75.
 GAMBARA gen. 193.
 GAMBERINI 479.
 GANDIN gen. 221, 222, 223, 226.
 GANDINI gen. 235.
 GARIBOLDI gen. 170, 172, 179.
 GARINO sten. vasc. 254.
 GAROFALO cap. vasc. 44, 304.
 GARRONE sten. 375, 377, 378, 381, 384.
 GASPARINI cap. 489.
 GATTORNO sottocapo 363, 374.
 GHE' cap. vasc. 412.
 GHIGLIERI cap. vasc. 446.
 GIANI magg. g.n. 233, 234, 236.
 GIANNI gen. 191.
 GIARTOSIO amm. 12, 304, 443, 462.
 GILARDI gen. 129, 130.
 GIANNONI ten. CREM 451.
 GINOCCHIO A. cap. vasc. 305.
 GINOCCHIO L. sten. vasc. 180, 181.
 GINOCCHIO M. marò 486.
 GIROSI amm. 455, 472.
 GIUDICE cap. freg. 70.
 GIURIATI cap. vasc. 8, 244, 267, 328.
 GIUSTI sottocapo inf. 445.
 GLAVIN col. 386.
 GÖB magg. 207, 208.
 GRAMM gen. 209.
 GREGORIO cap. freg. 467.
 GROPALLO ten. vasc. 88, 98.
 GROSSI cap. vasc. 101, 105, 106.
 GUARIGLIA min. 116.
 GUIDA cap. corv. 137.
 GUIDI sten. vasc. 473.
 GUNTEL ten. vasc. 150, 163.

 HEALY cap. 378.
 HEARN ten. 385.
 HENKE cap. corv. 67, 68.
 HEWITT amm. 254, 255.
 HIROAKA amm. 95.
 HOPKINSON gen. 244, 251.

 IACHINO amm. 117, 119.
 IACONE marò 381.

IANNUCCI cap. vasc. 87, 89.
 IMPERIALI cap. freg. 43, 46, 47, 48, 50.
 INCISA ten. vasc. 34.
 IVONETTI sten. vasc. 253, 353, 359, 361, 374.

JAPPELLI ten. vasc. 339.
 JOHNSON uff. 387.

KELLY ten. vasc. 381, 382, 386.
 KENNEDY cap. 365, 366.
 KESSELRING Mar. 115, 119, 151.

LA GIOIOSA sott. 444, 448.
 LAGORIO cap. corv. 228.
 LA MARCA cap. a.n. 441, 451.
 LAMING ten. vasc. 357.
 LANFRANCHI cap. freg. 234.
 LANGE amm. 220, 234.
 LAZZARINI gen. 169.
 LAZZERI cap. freg. 58, 59.
 LEFROY magg. 349, 358.
 LEGNANI amm. 12, 484.
 LELI r.t. 479.
 LENA 483.
 LEONARDI amm. 179.
 LEONARDUZZI cap. corv. 70.
 LERICI gen. 240.
 LÈSCA cap. corv. 196, 197, 200.
 LEVY ten. vasc. 368, 373.
 LIANNAZZA cap. freg. 70, 307.
 LIBOTTE 2° capo 453.
 LOMBARDI A. gen. 244.
 LOMBARDI G. amm. 216, 219.
 LOMBARDI di LOMBORGIO cap. vasc. 200, 201.
 LONGO sten. vasc. 353, 357.
 LONGOBARDI ten. vasc. 374.
 LORENZETTI sten. 356.
 LOTTI sten. d.m. 80.
 LOVATELLI cap. corv. 267.
 LUBRANO cap. freg. 143.
 LUCHETTI B. cap. corv. 359.
 LUCCHETTI M. marò 381.
 LUCIANO sten. vasc. 356.
 LUGLI gen. 211.
 LUMAGA sott. 445.
 LUNGERHAUSEN gen. 148, 156.
 LUPU ten. vasc. 230.
 LUSIGNANI col. 228, 229, 232.

MAC ARTHUR cap. 380.
 MACCHIAVELLI sten. vasc. 447.
 MAC FARLANE gen. 4, 261.
 MAC GREGOR amm. 277, 353.
 MAC MILLAN 327.
 MAGLI gen. 148, 150, 151, 162.

MAGNUS cap. vasc. 216, 219.
 MAITAN r.t. 474.
 MAKAS cap. comm. 448.
 MALETTTO soldato 377.
 MALFATTI ten. vasc. 213.
 MALLARDI cap. corv. 391.
 MANCA cap. freg. 473.
 MANDINI cap. corv. 209.
 MANTERO ten. vasc. 179, 181.
 MANUSARDI sten. vasc. 244, 352, 358.
 MANUTI cap. freg. 342, 347, 348, 351, 354, 355, 359.
 MARABOTTO cap. vasc. 468.
 MARAGHINI amm. 12, 63, 126, 128, 129.
 MARANO cap. freg. 339.
 MARCHI ten. vasc. 321.
 MARENGO sten. vasc. 256.
 MARENCO di MORIONDO amm. 462.
 MARGHINOTTI gen. 216, 228.
 MARINAI sten. vasc. 391.
 MARINI cap. vasc. 31, 44, 45, 46.
 MARINI col. g.n. 146.
 MARINO gen. 144.
 MARONI PONTI cap. vasc. 124.
 MARRONI 2° capo 374.
 MARSIGLIA col. 256.
 MARTIN gen. 151.
 MARTIN ten. vasc. 349.
 MARTINENGO amm. 14, 36, 66, 67, 68.
 MASCHERPA amm. 179.
 MASSANI magg. med. 444.
 MASTRANGELO cap. freg. 222, 225, 226.
 MASTROLILLI cap. comm. 443, 444.
 MATTEUCCI amm. 121, 124, 179.
 MAUGERI amm. 8, 441, 452, 496.
 MAURI magg. 462, 463, 469.
 MAURO F. sottocapo r.t. 225.
 MAURO P. 470.
 MAZZELLA cap. corv. 91, 104.
 MAZZOLANI cap. CREM 467.
 MENEGALI cap. vasc. 179, 181.
 MENGONI cap. vasc. 143.
 MENZIES commodoro 417.
 MESSE Mar. 355, 418, 424.
 MESSINA marò 381.
 MICALI cap. corv. 447.
 MICHELAGNOLI cap. freg. 137, 140, 253, 254, 256, 336, 337.
 MIGLIORINI ten. vasc. 453, 468.
 MIMBELLI cap. vasc. 139, 254.
 MINI sten. 376, 386.
 MINOTTI cap. vasc. 170, 172.
 MINUCCI cap. freg. 160.
 MOLINO ten. g.n. 147.
 MOLLARD gen. 151.
 MONTANI cap. corv. 473.
 MONTANINO sottocapo r.t. 377.
 MONTARSOLO cap. corv. 236.
 MORABITO cap. freg. 38.
 MORANTE cap. corv. 91, 103.
 MORELLI di POPOLO cap. 463.

MORGAN amm. 315, 493.
 MORI ten. vasc. 78.
 MORI UBALDINI cap. vasc. 411.
 MORIN cap. vasc. 70.
 MORSE amm. 256.
 MOSCARDELLI 221.
 MUGNO cap. porto 257.
 MUSCI col. 139.
 MUSSOLINI 219, 472
 MURZI cap. freg. 305.

NEGRO gen. 202.
 NIBALDI cann. 414.
 NICCOLINI sten. vasc. 365.
 NICHOLS cap. freg. 342, 348, 349, 352.
 NOMIS di POLLONE amm. 14, 63, 64, 65,
 66, 69, 134, 136, 155, 270, 304.
 NOTARBARTOLO cap. freg. 44.
 NOVARI cap. vasc. 207, 211.
 NOVELLO ten. A.A. 465.
 NOBEL eccl. 446.

OBOLENSKY col. 160.
 ODDONE gen. 443.
 ODDONE sten. vasc. 57.
 OLIVA amm. 31, 33, 34, 35, 36, 37, 38,
 43, 44, 271, 306, 412, 415, 416.
 OLIVIERI col. 145, 147.
 OLIVO marò 381.
 ORETANO marò 414.
 ORLANDINI ten. porto 77.
 ORLANDO gen. 481.
 OSTI ten. vasc. 24.
 OSTUNI cap. freg. 228, 231, 232.

PACCARA sott. 448.
 PAGANO col. 483.
 PAGE magg. 493.
 PAGLIA cap. g.n. 468.
 PALMARI sottocapo 381.
 PALMER gen. 247.
 PALMGREN cap. freg. 141, 142, 143.
 PALMIERI silurista 351.
 PANUNZIO amm. 249, 250.
 PAPAZIAN sten. vasc. 76.
 PARDO cap. freg. 391.
 PARILLI col. g.n. 195.
 PARILLI cap. vasc. 248.
 PARINI 228, 229.
 PARMEGLIANI cap. 446.
 PARMIGIANO cap. vasc. 191.
 PARODO marò 488.
 PARONA amm. 442, 443.
 PARRI 426, 474.
 PATANE' ten. vasc. 253.
 PATRELLI CAMPAGNANO ten. vasc. 402.
 PAVENTI ten. vasc. 460.
 PAVESI amm. 179.
 PAVIA ten. col. g.n. 471.

PEAKE gen. 168, 169, 258.
 PEANO gen. 207.
 PECORARO marò 381.
 PEDEMONTI ten. vasc. 24.
 PELLI ten. vasc. 8.
 PERCIVALLI serg. 468.
 PERNI gen. 129.
 PERRECA sottocapo inf. 378, 379, 380.
 PERUCCA E.F. cap. corv. 354, 392.
 PERUCCA O. sten. vasc. 81, 82, 83, 85.
 PESCATORI all. Acc. Nav. 359.
 PESCI sten. vasc. 60.
 PETER cap. 370.
 PETERS cap. 402.
 PETERS amm. 247, 260, 261, 267, 417.
 PETRUCCI ten. comm. 444, 447.
 PICCININI 2° capo 486.
 PICELLA ten. vasc. 60.
 PILOSIO cap. corv. 236.
 PINNA amm. 124, 468, 484.
 PINOTTI ten. vasc. 352, 357, 368.
 PISANI capo 3° cl. 322.
 PISTIS serg. 483.
 PIVANO 460.
 PO sten. vasc. 145, 336.
 POLACCHINI amm. 80, 127.
 POLAND amm. 273.
 POLETTI gmr. 62.
 POLLASTRELLO ten. vasc. 474.
 POLLINA cap. corv. 64, 253, 254, 307, 342,
 349, 352, 358.
 PONZA di SAN MARTINO cap. freg. 374,
 387.
 PONZO cap. freg. 481.
 POTENZA ten. d.m. 358.
 POZZI cap. comm. 225.
 POWER amm. 41, 244.
 PRELE 2° capo 359.
 PRELLI cap. vasc. 103.
 PRIER cap. 477.
 PROTTI gmr. 61.
 PUCCI BONCAMMI cap. freg. 340.
 PUGLIESE cap. porto 215.
 PULCINI ten. vasc. 230.

QUEIROLO cap. 449.
 QUILICI magg. 206.

RAABE gen. 191.
 RABAJOLI cap. corv. 95.
 RAGAZZI sten. vasc. 473.
 RAGGIO cap. freg. 160.
 RAGO capor. 385.
 RAIANI ten. vasc. 66.
 RANGONI cap. porto 483.
 RANKE col. 154.
 RATTAZZI col. 138, 139.
 RATTAZZI ten. vasc. 387.
 RAVERA cap. corv. 49, 50, 353, 392.
 RAWLINGS amm. 417.

- RELLA sten. vasc. 125.
 RESIO cap. freg. 452.
 RETEUNA t.col. 467.
 RIAVINI ten. vasc. 364.
 RIBOULET ten. CREM 451.
 RICCARDI A. amm. 117.
 RICCARDI N. cap. freg. 337.
 RICCIARDI foch. 487.
 RICCIO marò 379.
 RIPAMONTI cap. 147.
 RIVA col. a.n. 479, 480, 481.
 RIZZANI col. a.n. 470.
 ROATTA gen. 112, 193.
 ROBBA cap. vasc. 145.
 ROBERTS gmr. 402.
 ROBOTTI gen. 179, 186, 192.
 ROCCA LUCCA cap. freg. 177.
 ROGADEO amm. 14.
 ROLANDO L. 376.
 ROLANDO S. marò 381.
 ROLLA gen. 192.
 ROMAGNOLI col. 222.
 RONCAGLIA gen. 202.
 ROOSEVELT D. 26, 27.
 ROOSEVELT T. gen. 160, 169.
 ROSELLI LORENZINI cap. corv. 88, 102, 338.
 ROSI gen. 179, 210.
 ROSS com.te 41, 42.
 ROSSI C. gen. 126.
 ROSSI G. cap. freg. 74, 196.
 ROYER capo fur. 143.
 RUBARTELLI amm. 24, 247.
 RUSSO sten. vasc. 395.

 SALTO ten. vasc. 230.
 SALVADORI cap. vasc. 172, 190.
 SALVI col. a.n. 195.
 SANDALLI gen. A.A. 32, 114.
 SANDRELLI cap. freg. 454.
 SAN GIORGIO all. Acc. Nav. 359.
 SANNA sten. vasc. 393.
 SANSONETTI amm. 12, 24, 113, 114, 116, 119, 154, 170.
 SANTORO gen. A.A. 32, 114.
 SARTI ten. vasc. 163, 340.
 SAS KULCZYCHI cap. freg. 474.
 SAUDINO sten. 355.
 SCAMMACCA cap. freg. 168.
 SCAGLIOLA marò 376.
 SCARONI ten. vasc. 350, 353, 377.
 SCHMID magg. 175, 176.
 SCHMID sten. vasc. 176.
 SCIALDONE sten. vasc. 243, 347, 356, 357, 364.
 SCIRE' sten. vasc. 256.
 SEGGIARO ten. art. 225.
 SENZI ten. vasc. 230, 231, 232.
 SERVADIO cap. freg. 128, 453, 484.
 SETH - SMITH ten. vasc. 37.

 SIKORSKY col. 169.
 SILVESTRI cap. corv. 58.
 SIMEONI magg. g.n. 95.
 SIMOLA cap. vasc. 70, 172.
 SIMONS col. 347.
 SMITH gen. 3.
 SMITH magg. 360.
 SOLLAZZO cap. freg. 156.
 SOMERVILLE amm. 92, 93.
 SOMIGLI amm. 12, 63, 66.
 SORANI 481.
 SORCINELLI sten. vasc. 340.
 SORICE gen. 114.
 SORRENTINO ten. vasc. 264, 399.
 SPATOCCO gen. 207.
 SPIGO gen. 74.
 SPORTIELLO amm. 483.
 SQUEO serg. 380.
 SQUERO gen. 192.
 STAHEL gen. 120.
 STALLO cap. vasc. 182.
 STANLEY ten. vasc. 359.
 STIVALA gen. 150.
 STORICH cap. freg. 328.
 STRAZZERI amm. 70, 74, 172, 183, 186, 189.
 SUTTORA sten. vasc. 61, 202.

 TACCHINI cap. vasc. 196, 201.
 TAFURO gmr. 209.
 TAYLOR amm. 16.
 TARANTINI amm. 203, 207, 212.
 TAVANTI cap. corv. 453, 484.
 TEDESCHI sten. vasc. 348.
 TENTI magg. g.n. 356.
 TERZI ten. vasc. 398.
 TEI cap. corv. 88, 97, 98.
 TESI cap. vasc. 320.
 THAON di REVEL amm. 20, 115, 117.
 THOREL cap. corv. 65, 66.
 THUN com.te 472.
 TOGNETTI cap. corv. 124.
 TOMASUOLO ten. vasc. 468.
 TORRE fur. 488.
 TORRESAN gen. 216.
 TRIARIUS 221.
 TRISOLINI ten. vasc. 232.
 TUCCI cap. freg. 453.

 UNEUS cap. freg. 152, 153, 156, 160.
 URBANI gen. A.A. 114.

 VACCARI 453.
 VALDAMBRINI cap. freg. 50, 54.
 VALERIO 472.
 VALLES sten. vasc. 181.
 VALLI amm. 443, 444.
 VANNINI cap. vasc. 160, 164.

VANZETTI sten. vasc. 353, 362.
 VARESE gmr. 465.
 VAROLI PIAZZA cap. corv. 60.
 VECCHIARELLI gen. 179, 216, 220, 222,
 229, 234, 235.
 VENTICINQUE ten. med. 487.
 VERCELLINO gen. 122, 179.
 VERONESI sten. 159.
 VERRA cap. corv. 195.
 VESPA cap. comm. 452.
 VIGLIOTTA cap. corv. 211.
 VILLA cap. freg. 462.
 VIOLA sten. vasc. 393.
 VITTORIO EMANUELE III 15, 16, 20, 21,
 23, 24, 25, 27, 29, 37, 39, 40, 65, 114,
 115, 267, 270, 276.
 VIVALDI cap. corv. 448.
 VOLPE ten. vasc. 244.

VON RUNDSTEDT Mar. 122, 123.
 VON SENER gen. 148, 150, 151.

WECKES cap. corv. 92
 WEISS magg. 210.
 WIGHT cap. 359.
 WILLIS amm. 258.
 WILSON gen. 327.

ZAMBELLI 2° capo 488.
 ZANNONI amm. 169, 172, 178, 179.
 ZANONI sten. vasc. 359, 366, 373.
 ZINO amm. 472.
 ZIROLI amm. 303.
 ZIZZARI sott. 451.
 ZOPPIS capo mecc. 362, 387.

N A V I

ITALIANE

ABBA Tp 203.
 ABBAZIA Pfo 308.
 ADUA Mv 358.
 AGUGLIA Pfo 308.
 ALAGI Smg 307, 308.
 ALISEO Tp 64, 66, 162, 273, 345.
 AMETISTA Smg 180, 195, 356.
 ANGELA Dm 229.
 ANGELO Mp 230.
 ANNA CAPANO Pfo 275.
 ANNARELLA Cist 203, 263.
 ANIMOSO Tp 63, 65, 136, 273, 345, 361,
 391.
 APE Cv 66, 162, 273, 345, 387.
 AQUILA Npa 302.
 ARBOREA Inc aus. 207, 210.
 ARDIMENTOSO Tp 49, 273, 345, 353, 359,
 392, 393, 402.
 ARDITO Tp 64, 69, 130, 150, 162, 296.
 ARDITO Mp 251.
 ARDOR Cist 203.
 ARETUSA Tp 231, 263.
 AREZZO Mn 235.
 ARGO Smg 460.
 ARIETE Tp 63, 273.
 ARTIGLIERE Ct 31, 271, 344, 391.
 ASCIANGHI Mn 235.
 A.S. 13 145, 254, 256.
 ATTILIO REGOLO Inc 31, 34, 43, 44, 304.

ATROPO Smg 307.
 AUDACE Tp 36, 171, 183, 296.
 AURORA Cn 71, 74, 75.
 AXUM Smg 81, 273, 345, 399.

BAGNOLINI Smg 87, 88, 105, 296.
 BAIONETTA Cv 24, 71.
 BALESTRA Tp 196.
 BARBARIGO Smg 88.
 RARI Inc 293.
 BARLETTA Mn 251, 275.
 BEILUL Smg 296.
 BERENICE Cv 80, 85, 184.
 BOLZANO Inc 293, 302.
 BORSINI Pfo 261, 263.
 BRAGADINO Smg 307.
 BRIN Smg 254.
 BUFFOLUTO Nr 60, 78, 79, 129.

CADORNA Inc 22, 37, 40, 271, 298, 300.
 CAGNI Smg 87, 88, 99.
 CALABRONE Cv 145.
 CALATAFIMI Tp 233, 238, 295.
 CALITEA 2° Inc aus. 87, 88, 91, 104.
 CALLIOPE Tp 156, 273, 275.
 CAMOSCIO Cv 296.
 CAMPIDOGLIO Pfo 308.
 CAPODISTRIA Rim 261, 263.
 CAPPELLETTI Mv 337.

CAPPELLINI Smg 87, 88, 89, 94, 99.
 CARABINIERE Ct 31, 35, 43.
 CARINI Tp 273.
 CARLOTTO Cn 87, 88, 103.
 CASCINO Tp 63.
 CASSALA Cist 251.
 CASSIOPEA Tp 345.
 CASTELFIDARDO Tp 233, 238, 295.
 CATTARO Cn 188, 190.
 CAVOUR Cr 183, 293.
 C.B. 11 Smg 180, 181.
 C.B. 12 Smg 180, 181.
 CERVO Panfilo 229.
 CHERCA Cist 201.
 CHIMERA Cv 263, 266.
 CICALA Cv 145.
 CLIO Tp 231, 261, 274.
 C.M. 1 Smg 172, 185.
 COLOMBO Ns 23, 70.
 CONTE DI SAVOIA Pfo 170, 174.
 CONTE VERDE Pfo 91, 103.
 CORAZZIERE Ct 467.
 CORFU' Pfo 263.
 CORMORANO Cv 66, 162, 273.
 CORRIDONI Smg 152, 156, 307.
 COSENZ Tp 261, 264.
 COSULICH L. Pfo 308.
 COTUGNO Mv 337.
 CRISPI Ct 233, 238, 295.
 CURZOLA nave suiss. 198.

DAINO Panfilo 193.
 DANAIDE Cv 51, 152, 273.
 DA NOLI Ct 9, 22, 50, 53, 54, 55, 58, 62, 154.
 DA RECCO Ct 37, 40, 271.
 DESSIE' Mvl 263.
 DEZZA Tp 196, 295.
 DIASPRO Smg 86, 345, 406.
 DIOCLEZIANO Pfo 203, 263, 266.
 DORIA Cr 37, 40, 271, 273, 298, 306.
 DRIADE Cv 274.
 DUBAC Pfo 231, 262, 265.
 DUBROVNIČ Pfo 174.
 DUCA D'AOSTA Inc 31, 271, 298, 299, 300, 409, 411, 413, 415, 417.
 DUCA DEGLI ABRUZZI Inc 31, 271, 273, 298, 299, 300, 409, 411, 413, 415.
 DUILIO Cr 22, 37, 38, 40, 41, 65, 271, 273, 298, 306.

EDERA Pfo 416.
 EDOARDO C. Mp 338.
 EOLO Pfo 308.
 ERIDANIA Pfo 188.
 ERITREA Cn 87, 88, 89, 91, 94, 298, 301.
 ETNA Inc 183.
 EUGENIO DI SAVOIA Inc 31, 32, 33, 37, 38, 39, 44, 271, 298, 306, 409, 411.

FABRIZI Tp 156, 273.
 FAMIGLIA Mvl 262.
 FANNY BRUNNER Pfo 203, 260, 261, 264.
 FENICE Cv 71, 274.
 FERNANDO Mvl 262.
 FINZI Smg 87, 88, 105.
 FIONDA Tp 196.
 FIUME Rim 231.
 FLORA Cv 244, 345.
 FLORASTELLA Mvl 166.
 FOLAGA Cv 65, 66, 162.
 FORTUNALE Tp 155, 273, 275.
 FOSCARI Inc aus. 78, 79, 80, 129.
 FROSINONE Pfo 249.
 FR 21 Ct 30.
 FUCILIERE Ct 31, 35, 43.

GABBIANO Cv 80, 81, 82, 83, 273.
 GAETA Rim 308.
 GALATEA Smg 307.
 GALLIANO Mv 262.
 GARIBALDI Inc 31, 271, 273, 298, 299, 300, 409, 412, 415.
 GARIBALDINO Mp 308.
 GARIGLIANO Cist 162, 166.
 GENEPECA 1° Mn 275.
 GENEPECA 2° Mn 249.
 GHIBLI Tp 63.
 GIADA Smg 273.
 GIGLIO Pfo 162.
 GIORERTI Ct 476.
 GIOVANNINI Tp 198.
 GIULIANI Smg 87, 88, 89, 99, 296.
 GIULIO CESARE Cr 22, 42, 43, 74, 187, 273, 298.
 GIULIO GERMANICO Inc 145.
 GORIZIA Inc 293.
 GRADISCA No 259.
 GRANATIERE Ct 303, 344, 345, 389.
 GRECALE Ct 31, 271, 302, 320, 340, 344, 374, 387.
 GRILLO Cv 145.
 GRIMANI Inc aus. 69, 130.
 GRU Cv 65, 81.

H 1 Smg 162.
 H 2 Smg 162.
 H 4 Smg 162.
 H 6 Smg 162.
 HUMANITAS Pfo 82, 84, 162.

IADERA Pfo 196.
 IBIS Cv 8, 167, 168.
 IDA 2° Mvl 229.
 ILLIRIA Cn 198.
 IMPAVIDO Tp 63, 64, 69, 130, 296.
 IMPERO Cr 183.
 IMPERO Rim 308.
 IMPETUOSO Tp 30, 43, 46, 47.

INDOMITO Tp 63, 273, 345, 354, 369, 392, 393.
 INSIDIOSO Tp 183, 296.
 ITALIA Cr 31, 35, 36, 44, 271, 298.

LEGIONARIO Ct 31, 36, 37, 57, 168, 258, 273, 340, 411.
 LEOPARDI Mn 72, 74, 75, 196.
 LEPANTO Cn 87, 88, 103.
 LEVRERA Cn 201.
 LIBRA Tp 30, 31, 37, 43, 46, 273, 275.
 LIRA Tp 63.
 LUBIANA Inc aus. 77, 261.
 LUCCIOLA Cv 145.

MADDALONI Pfo 145, 146.
 MAMELI Smg 181, 274, 275.
 MANARA Smg 345, 394.
 MARCO Pfo 209.
 MARECHIARO No 245.
 MAREA Smg 86, 273, 345, 395.
 MAS 430 201.
 MAS 431 198.
 MAS 432 341.
 MAS 433 201.
 MAS 434 203, 341.
 MAS 504 296.
 MAS 505 295, 339, 340.
 MAS 506 168.
 MAS 507 339, 340.
 MAS 509 339, 340.
 MAS 510 339.
 MAS 514 341, 363, 377, 381.
 MAS 516 262, 341, 350, 353, 392.
 MAS 517 214, 341.
 MAS 518 173.
 MAS 519 262, 341, 350.
 MAS 522 296.
 MAS 523 306, 341.
 MAS 531 296.
 MAS 538 307, 341.
 MAS 540 306, 341.
 MAS 541 339.
 MAS 543 82, 84, 162, 163, 339.
 MAS 544 138.
 MAS 545 306, 341.
 MAS 546 339.
 MAS 547 252, 341, 353, 362, 377, 392.
 MAS 562 296, 339.
 MENOTTI Smg 307.
 MILANO Pfo 203.
 MINCIO Cist 261.
 MINERVA Cv 51, 152, 272.
 MIRAGLIA Npa 42, 43, 170.
 MISSORI Tp 207, 209, 210.
 MITRAGLIERE 31, 35, 36, 43, 44, 54, 62, 273.
 MOCENIGO Mn 196, 308.
 MONTANARI Tp 63.

MONTECUCCOLI Inc 31, 271, 298, 300, 409.
 MONZAMBANO Tp 216.
 MOROSINI Inc aus. 233.
 MOSTO Tp 273.
 MOTIA Pfo 249.
 MS 11 306.
 MS 21 256.
 MS 24 256, 337, 339.
 MS 31 243, 341, 342, 343, 347, 352, 356, 357, 358, 364, 375.
 MS 33 231, 262, 341, 342, 343, 346.
 MS 35 140, 341, 342, 343, 365, 373.
 MS 42 238.
 MS 43 238.
 MS 44 238.
 MS 46 238.
 MS 47 203, 204.
 MS 52 254, 256, 337, 339.
 MS 53 244, 252, 341, 342, 352, 357, 358.
 MS 54 140, 253, 256, 341, 342, 343, 352, 353, 357, 359, 360, 392.
 MS 55 138, 140, 341, 342, 352, 354, 365, 381, 392.
 MS 56 256, 341, 342, 350, 357, 359, 361, 366, 373, 376.
 MS 61 256, 341, 342, 343, 348, 361, 363, 364, 375, 381.
 MS 64 138, 140, 341, 342, 358, 364, 365, 375, 376.
 MS 65 252, 341, 342, 343, 352, 357, 358, 359, 367.
 MS 72 256, 337, 339.
 MS 73 341, 342, 353, 357, 375, 376.
 MS 74 171, 302, 342, 343, 357, 360, 362, 363, 364, 367, 374.
 MZ 703 59, 60, 61.
 MZ 706 59.
 MZ 709 59, 60.
 MZ 722 308.
 MZ 729 308.
 MZ 736 59.
 MZ 742 59, 61, 62.
 MZ 743 145.
 MZ 744 59.
 MZ 745 145.
 MZ 748 59.
 MZ 749 59, 60.
 MZ 751 59.
 MZ 754 59.
 MZ 758 244, 391.
 MZ 759 59.
 MZ 760 59.
 MZ 778 58, 59, 61, 62.
 MZ 780 58, 59, 61, 62.
 MZ 781 59, 61, 62.
 MZ 783 59.
 MZ 784 393.
 MZ 792 145.
 MZ 799 59.
 MZ 800 58, 59, 60, 61, 62.

NAUTILO Smg 172, 183, 296, 461.
 NAVIGATORE Mp 308.
 NENNELLA Pfo 180.
 NETTUNO Cist 249, 250.
 NICHELIO Smg 273, 345, 396.

OBERDAN Cist 229.
 ONICE Smg 273, 275
 ORIANI Ct 31, 57, 168, 258, 273, 341, 344,
 345, 389, 411.
 ORIONE Tp 30, 37, 43, 46, 273.
 ORSA Tp 30, 43, 46, 47, 48.
 OTARIA Smg 181, 195, 274, 275.
 OTTAVIANO AUGUSTO Inc 180.

PACINOTTI nave off. 152.
 PALERMO Pfo 213.
 PALINURO Ns 23, 70.
 PALLADE Pfo 261.
 PASMAN Pm 201.
 PASMAN Csmg 217.
 PEGASO Tp 30, 34, 35, 43, 44, 46, 47, 54.
 PELAGOSA Pm 125.
 PELLICANO Cv 80, 81, 83, 273.
 PERSANI Pfo 263.
 PIGAFETTA Ct 196, 295.
 PILO Tp 207, 210.
 PISANI Smg 181, 274, 275.
 PLATINO Smg 85, 86, 273, 275, 345, 402.
 POLA Inc aus. 213.
 POLA Pfo 308.
 POMONA Cv 261.
 POMPEO MAGNO Inc 37, 40, 271, 273,
 298, 300, 304.
 PONTINIA Pfo 73, 75.
 PORTO CONTE Rim 211.
 PORTO FOSSONE Rim 211, 261.
 PORTO PISANO Kim 251.
 POSTIGLIONE Mv 308.
 POTESTAS Mn 212.
 PRINCIPESSA GIOVANNA No 180, 182.
 PROBITAS Mn 231, 262, 265.
 PROCIONE Tp 63.

QUADRIFOGLIO Pfo 213.
 QUARNARO Nave off. 137.
 QUARNEROLO nave suss. 196, 273.

RAGUSA Rim 195.
 RAMA motosc. 62.
 RAMB 2° Inc aus. 87, 88.
 RE ALESSANDRO Pfo 217.
 REX Pfo 184.
 RIBOTY Ct 58, 249, 250, 273.
 RISAGNO Pfo 263.
 RISMONDO Smg 162
 ROMA Cr 29, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37,
 38, 43, 44, 46, 50, 154, 293.

ROVIGNO Inc aus. 213.
 RUBICONE Pfo 308.
 R 27 Dm 263.

SAGITTARIO Tp 42, 231.
 SALVATORE Pfo 231, 262.
 SALVORE Mn 262, 265.
 SANT'ANTONIO Mp 308.
 SAN MARTINO 233, 238, 295.
 SASSARI Pfo 82, 84, 162.
 SATURNIA Mn 23, 36, 69, 70, 170, 411.
 SATURNIA Mvl 263.
 SAVOIA panfilo 180.
 SCARPANTO Pfo 174.
 SCIMITARRA Cv 21, 24, 207, 274.
 SCIPIONE AFRICANO Inc 4, 21, 24, 36,
 40, 45, 114, 242, 298, 300, 304.
 SEBENICO Ct 170.
 SELLA Ct 71, 72, 73, 170.
 SENIO Pfo 251.
 SERPENTE Smg 180.
 SESIA Cist 229.
 SETTIMO Smg 181, 195.
 SFINGE Cv 207.
 SIBILLA Cv 231, 262.
 SIRIO Tp 231, 261.
 SIRTORI Tp 228, 230, 231.
 SOLFERINO Tp 233, 238, 296.
 SORRENTO No 152
 SPANEDDA Mv 229.
 SPERONE Rim 246.
 SPICA Tp 196.
 STELLA POLARE Tp 196.
 STOCCO Tp 228, 230, 231, 232, 262.
 STON Pfo 263.
 S 1-2-3-4-5-6-7-8-9 87.

TARANTO Inc 293.
 TARANTOLA Rim 244.
 TAZZOLI Smg 88.
 TEODO Pfo 263.
 TERGESTE Pfo 231.
 TIRSO Cist 168.
 TOPAZIO Smg 80, 85, 86.
 TORELLI Smg 87, 88, 89, 99.
 TOSCANA No 137, 272, 308.
 TRIPOLI Pfo 152.
 TURBINE Ct 233, 238, 295.
 TURBINE Rim 84.
 TURCHESE Smg 85, 86.
 T 1 Tp 203.
 T 3 Tp 196.
 T 5 Tp 198, 200.
 T 6 Tp 202.
 T 7 Tp 197, 201.
 T 8 Tp 76, 77, 197, 201.

ULISSE Pfo 261, 264.
 URANIA Cv 42, 274.

VALVERDE Pfo 79, 80.
 VANDA M. Mn 249.
 VAS 206 337, 338.
 VAS 209 68.
 VAS 211 337, 338.
 VAS 218 337.
 VAS 222 336, 337, 338.
 VAS 226 337.
 VAS 234 66, 67, 68.
 VAS 235 66, 67, 68.
 VAS 238 60.
 VAS 239 60.
 VAS 242 145.
 VAS 243 145.
 VAS 246 362, 393.
 VAS 303 137.
 VAS 305 60.
 VELELLA Smg 253, 254.
 VELITE Ct 31, 36, 271.
 VERBANO Cist 175, 190.
 VERGADA Csmg 214
 VESPA Cv 145, 146.
 VESPUCCI Ns 23, 70.
 VESTA Mn 235.
 VESUVIO Inc 183.
 VITTORIO VENEIO Cr 31, 271, 298.
 VIVALDI Ct 9, 22, 50, 53, 54, 55, 58, 62,
 154.
 VOLODDA Mn 249.
 VORTICE Smg 273, 275.
 VULCAN Rim 166.
 VULCANIA Mn 23, 36, 68, 70, 170.

ZAGABRIA Csmg 65.
 ZOEAL Smg 307, 308.

STRANIERE

ABDIEL Inc 244, 245.
 ABERCROMBIE monitor 315, 495.
 ARDENNE Pfo 217.
 ASTURIAS Npa 100.
 AVON VALE Ct 171

BASILISSA OLGA Ct 271.
 BISCAYNE Inc aus. 255.
 BOISE Inc 244.
 BRANDENBURG Pm 60, 78.

DATO Cn 57.
 DAVIS Ct 414, 415, 417.
 DOLFIJN Smg 82.
 DUKE OF ATHENS Pfo 414.
 DUNSTER GRANGER Pfo 414.

EMPIRE WIMANA Pfo 414.
 EURYALUS Inc 267.

FANCY Dm 260.
 FINN Pfo 414.
 F.P.N. 2021 353.

GLOIRE Inc 414.

HOWE Cr 39, 243, 244, 247, 271.
 H 15 Ct 267.

JASMINE Cn 101.

KENIA Inc 92.
 KING GEORGE V Cr 38, 244, 271.
 KNIGHT Ct 254, 256.
 KRITI Ct 260.

LA GALISSONIERE Inc 168.
 LCI 123 Tr 348.
 LCI 129 Tr 349.
 LCI 245 Tr 368.
 LCI 272 Tr 347.
 LCIL 101 Tr 367.
 LCIL 170 Tr 367.
 LCIL 186 Tr 367.
 LCIL 236 Tr 367.
 LE FANTASQUE Ct 168.
 LYRAS Pfo 414.

MONTCALM Inc 414.
 MONTE MULHCEN Pfo 414.

NELSON Cr 38, 258.
 NORFOLK Cist 414.

ORION Inc 260.

PB 402 Mv 364.
 POMMERN Pm 60, 78.

REBEL Ms 378, 381.

SALVENTURE nave salv. 260.
 SHAKESPEARE Smg 254.
 SOKOL Smg 70, 188.
 SPORTMAN Smg 57.
 SUFFREN Inc 414.

TALLYHO Smg 99.
 TERMAGANT Ct 238.
 TRUMPETER Npa 260.
 TUSCAN Ct 238.
 TYMNUS Mp 303, 349, 350.
 TB 046 Ms 8.

VALIANT Cr 37, 38.
 VIRGINIA Cn 102.

WARSPITE Cr 37, 38, 43.
 WHEATLAND Ct 171.